RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO

Relatório

1943

Dr. Benedito Valadares Ribeiro

Eng.º Lincoln Moreira dos Santos Pena

RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO

RELATÓRIO DE 1943

APRESENTADO AO EXMO. SR. DR. BENEDITO VALADARES RIBEIRO, DD. GOVERNADDR DO ESTADO DE MINAS GERAIS, PELO ENGENHEIRO LINCOLN MOREIRA OOS SANTOS PENA, OIRETOR.

IMPRENSA OFICIAL
BELO HORIZONTE

ÍNDICE

I — INTRODUÇÃO:

II — DIRETORIA E REPARTIÇÕES CENTRAIS:

INTRODUCÇÃO

Belo Horizonte, junho de 1944.

SENHOR GOVERNADOR.

Em cumprimento a determinações regulamentares, tenho a honra de apresentar a V. Excia. o relatório dos trabalhos realizados na Rêde Mineira de Viação, durante o exercício de 1943.

Honrado com a designação de V. Excia. para dirigir a Rêde Mineira de Viação, em substituição ao ilustre profissional, Engenheiro Dermeval José Pimenta, atual Secretário da Viação do nosso Estado, tomei posse do cargo em abril de 1943, numa fase extremamente difícil para o desempenho da tarefa ligada à execução dos transportes sôbre trilhos, em virtude da situação anormal criada pela guerra.

A escassez e o encarecimento dos materiais de uso corrente na Estrada. a falta de combustível e o aumento considerável do volume de transporte, devido à cessação da concorrência rodoviária, preocupavam sèriamente as administrações de tôdas as estradas de ferro do país.

Com o apôio do Govêrno do Estado e contando com a excepcional boa vontade e espírito de cooperação de todos os servidores da Rêde, conseguimos manter a regularidade do tráfego e dos serviços administrativos da Estrada, executando obras novas e melhoramentos de caráter inadiável, todos ligados ao desenvolvimento desta via férrea.

Dessa conjugação de esforços resultou encerrarmos o exercício de 1943 com todos os transportes pràticamente em dia, tendo conseguido a Estrada alcançar um saldo de custeio superior a 13 milhões de cruzeiros, conforme se vê pela demonstração a seguir:

RESULTADO DE EXPLORAÇÃO INDUSTRIAL

Renda

	Cr$	Cr$
Receita dos transportes	90.417.208,50	
Receita Complementar dos Transportes	656.384,10	
Receita Acessória dos Transportes	2.291.527,40	93.365.120,00

Custeio

	Cr$	
Administração Superior	818.807,80	
Departamento Financeiro	2.131.348,20	
Departamento do Tráfego	2.452.059,60	
Departamento da Locomoção	11.547.192,50	
Departamento da Linha	1.732.385,60	
Departamento de Transportes ..	56.950.746,70	
Despesas Acessórias	4.478.918,60	80.111.459,00
Superavit	—	13.253.661,00

Em relação ao ano anterior, a renda industrial da Rêde aumentou de Cr$ 27.151.245,80. Êsse acréscimo na renda é explicado pelo aumento dos transportes e alteração tarifária, pela supressão de tarifas especiais de redução e revisão de tabelas gerais para determinados artigos.

Nos últimos nove anos, os *deficits* e *superavits* de Custeio da Rêde foram os seguintes:

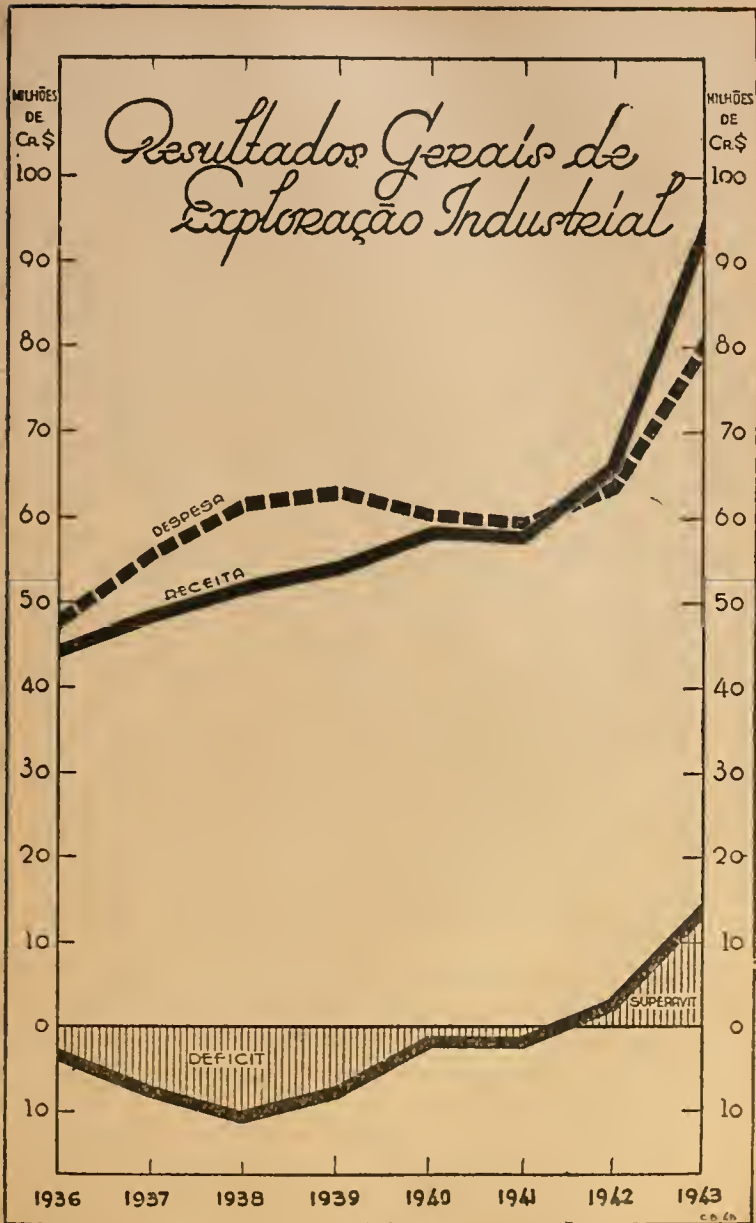
	Deficits	*Superavits*
1935	9.801.698,10	
1936	3.031.401,50	
1937	7.843.361,70	
1938	10.529.341,80	
1939	9.232.663,90	
1940	1.651.711,80	
1941	1.375.053,10	
1942	—	2.459.150,00
1943	—	13.253.661,00

TRANSPORTES EFETUADOS — RESULTADOS GERAIS

Todos os transportes acusaram apreciável aumento, em relação aos anos anteriores, tanto nas quantidades, quanto nas rendas produzidas, conforme se vê pelos seguintes dados:

Passageiros	*Quantidade*	*Números índices*
1941	2.627.663	100
1942	2.718.639	103
1943	3.098.379	117

Resultados Gerais de Exploração Industrial
MILHÕES DE CR.$
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
0
10
DESPESA
RECEITA
DEFICIT
SUPERAVIT
1936
1937
1938
1939
1940
1941
1942
1943

MILHÕES DE CR$
MILHÕES DE CR$
Receita de Mercadorias
60
50
40
30
20
10
0
60
50
40
30
20
10
0
1934
1935
1936
1937
1938
1939
1940
1941
1942
1943

	Renda Cr$	Números Indices
1941	14.248.748,70	100
1942	16.616.388,70	117
1943	22.803.495,20	161

Animais	*Quantidade*	*Números Indices*
1941	169.786	100
1942	204.555	120
1943	243.610	143

	Renda	*Números Indices*
1941	2.544.320,80	100
1942	3.427.849,00	135
1943	3.517.021,10	138

Mercadorias	*Quantidade*	*Números Indices*
1941	869.006 tons.	100
1942	872.944 tons.	100
1943	1.017.234 tons.	117

	Renda	*Números Indices*
1941	36.644.107,90	100
1942	41.234.247,30	112
1943	57.685.061,90	157

Foram as seguintes as principais mercadorias transportadas pela Rêde em 1943:

	Quantidade		*Renda* Cr$
Arroz beneficiado	42.985	tons.	3.868.879,80
Água mineral	17.645	"	671.645,30
Algodão em rama	7.714	"	1.136.003,30
Açúcar bruto	24.247	"	1.408.971,30
Carvão vegetal	36.950	"	752.972,90
Cascas para curtir	15.591	"	1.064.231,00
Cal	27.790	"	694.844,60
Cimento	23.630	"	1.615.350,10
Feijão	28.368	"	2.105.239,80

Farinha de trigo	20.274	”	1.313.371,00
Farinha de mandioca	5.754	”	404.562,70
Garrafas e garrafões vazios	11.960	”	667.420,70
Lenha	148.836	”	1.814.192,30
Madeiras	48.823	”	1.394.290,70
Milho	27.587	”	1.408.099,20
Sal	67.408	”	4.877.869,70
Tecidos de algodão	5.140	”	943.754,60
Charque	8.507	”	892.030,50

PERCURSO DE TRENS

Para atender ao acréscimo do volume de transportes durante o ano e dar escoamento à produção da extensa zona servida pela Rêde, houve aumento no percurso geral dos trens, conforme se vê pelos dados abaixo:

Trens remunerados	*Km.*	*Números índices*
1941	6.782.436	100
1942	7.057.563	104
1943	7.242.565	107
Trens remunerados e não remunerados, inclusive manobras e prontidões		
1941	10.454.266	100
1942	10.895.156	104
1943	11.694.145	112

EFICIÊNCIA DO SERVIÇO DE TRANSPORTES

O aumento apreciável obtido na renda da Estrada se deve, em grande parte, à maior eficiência no serviço de transportes. Os dados a seguir revelam um melhor aproveitamento dos veículos durante o exercício de 1943:

PERCURSO DE VEÍCULOS

	Km.	*Números índices*
1941	47.465.372	100
1942	50.509.460	106
1943	50.975.566	107

TONELADAS KM. DE PÊSO
BRUTO REBOCADO

	Km.	*Números Indices:*
1941	884.421.210	100
1942	948.604.238	107
1943	953.355.920	108

	1941	1942	1943
Percurso médio diário de um vagão (km)	43,949	47,111	57,600
Utilização média dos vagões	43 %	45,6 %	46,7 %

EXTENSÃO EM TRÁFEGO

A extensão em tráfego das Linhas da Rêde Mineira de Viação, era, no ano de 1943, de 3.998.824 Km, assim distribuidas:

Bitola de 1,00 mt	3.269,715
Bitola de 0,76 mt	729,109
TOTAL	3.998,824 km.

As alterações havidas na quilometragem das Linhas da Estrada, em 1943, resultaram do arrancamento de parte dos trilhos do ramal de Passa Três — trecho de Barra do Pirai a Passa Três, de conformidade com o disposto no Decreto-lei número 4.608, de 21 de setembro de 1943, do Govêrno Federal, publicado no "Diário Oficial de 24-8-1942.

A Rêde continua tendo Bitola Mista nos seguintes trechos:

Álvaro Botelho a Lavras	14,375
Velho da Taipa a Água Suja	1,366
Água-Suja a Pitangui	3,068
TOTAL	18,809 km.

A extensão em tráfego das Linhas da Estrada, distribuída pelos Estados, é, atualmente, a seguinte:

Estado de Minas Gerais	3.663,434
Estado do Rio de Janeiro	241,215
Estado de São Paulo	24,200
Estado de Goiaz	69,975
TOTAL	3.998,824 km

MOVIMENTO FINANCEIRO-ORÇAMENTARIO

O orçamento financeiro, para o exercício de 1943, foi o seguinte:

	Cr $
Receita prevista	68.000.000,00
Despesa orçada	69.500.000,00
Deficit previsto	1.500.000,00

Os balanços financeiros apresentaram o seguinte resultado:

	Cr $
Receita arrecadada	98.794.618,40
Despesa processada	92.564.948,70
Superavit verificado	6.229.669,70

Em relação ao ano anterior, a Receita arrecadada aumentou de Cr$29.876.946,50 (43,4 %), tendo havido, também, um acréscimo na Despesa processada de Cr $19.166.712,40, ou sejam, 26,2%

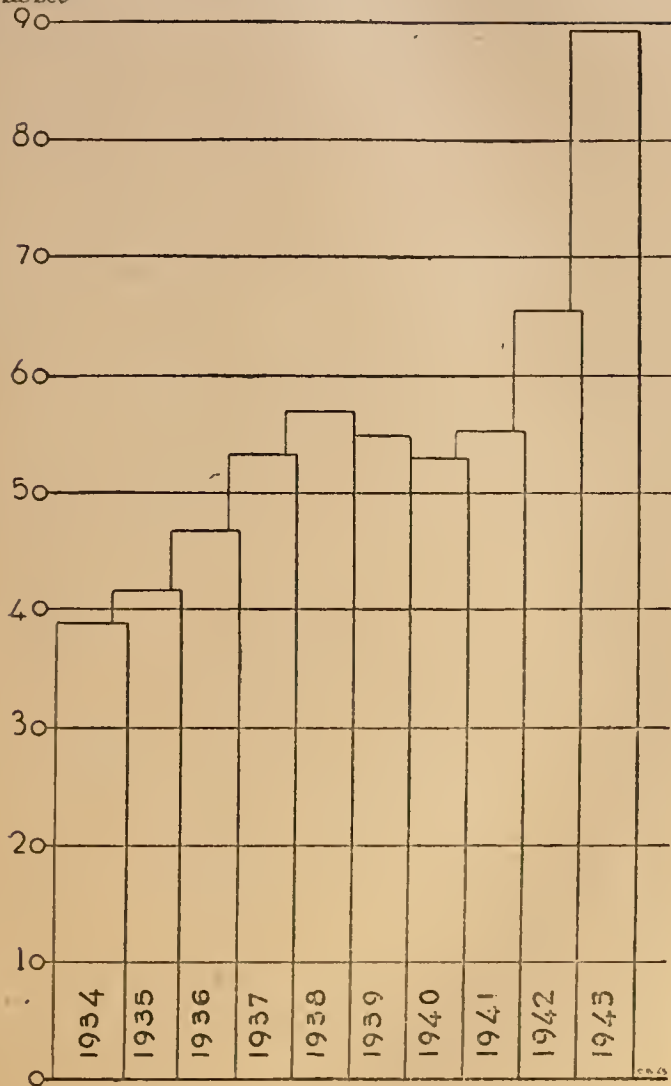
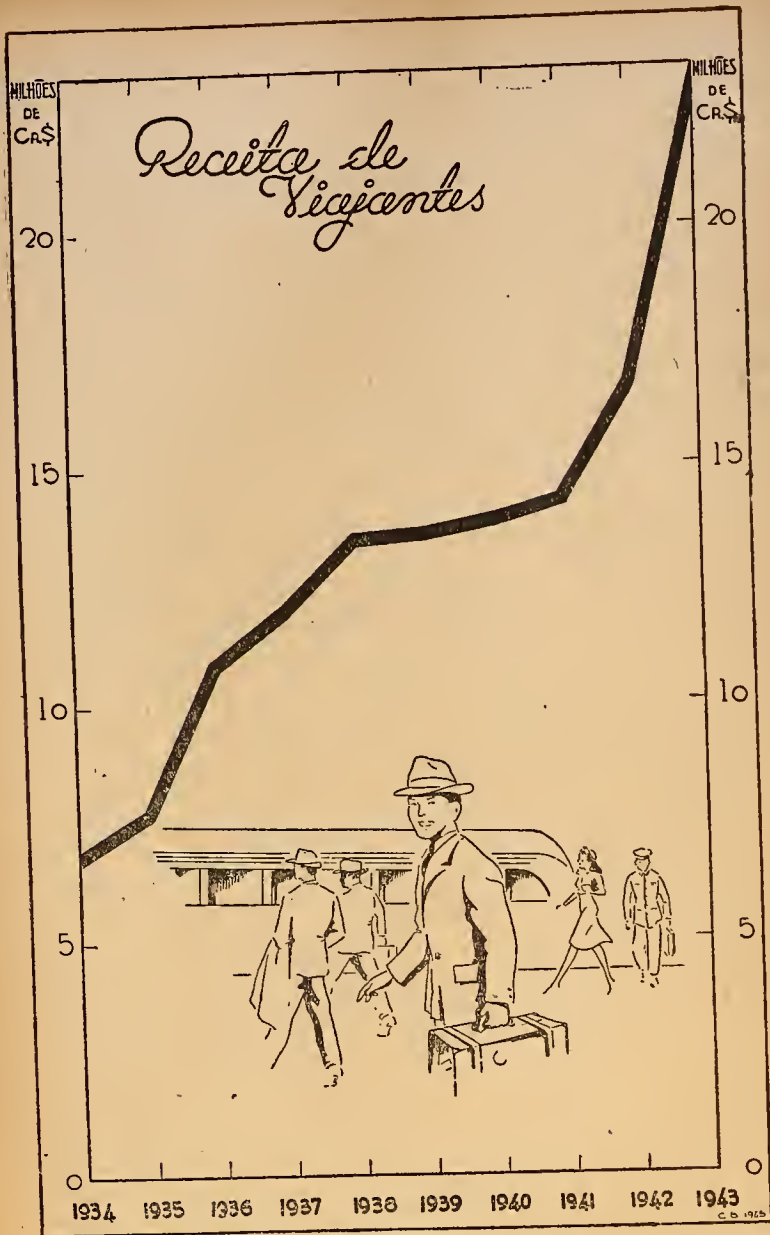
O acréscimo da Receita é explicado pelo aumento do volume de transporte na Estrada e, também, devido à majoração tarifária, que entrou em vigor a partir do mês de agôsto.

O acréscimo na Despesa foi devido ao aumento de vencimentos concedido ao pessoal da Rêde, a partir do mês de dezembro, e à elevação dos preços dos materiais de uso corrente na Estrada.

Em alguns casos, a alta de preços, em relação ao ano anterior, foi muito além de 30 %, conforme se verifica pelos dados a seguir:

	%
Aquisição de ferro em geral e chapas galvanizadas	96,86
Ferramentas em geral	57,75
Cabos e fios para eletricidade	85,52
Material para a Via Permanente	44,80
Material para escritórios	42,49
Aço fundido	41,39
Artefatos de ferro e grampos para trilhos, etc.	35,83

Receita das Estações
milhões de Ccs
90
80
70
60
50
40
30
20
10
0
1934
1935
1936
1937
1938
1939
1940
1941
1942
1943

Receita de Viajantes
MILHÕES DE CR$
MILHÕES DE CR$
20
15
10
5
0
20
15
10
5
0
1934
1935
1936
1937
1938
1939
1940
1941
1942
1943

RECEITA DAS ESTAÇÕES

As férias arrecadadas, durante o ano de 1943, das Estações da Estrada, montaram a Cr $98.268.792,50, ou sejam, mais . . . . . . Cr $23.983.876,20 que no ano anterior.

As férias arrecadadas das Estações desde a formação da Rêde e expressas em números-índices, são os seguintes:

1931	85
1932	106
1933	97
1934	92
1935	100
1936	110
1937	126
1938	136
1939	131
1940	125
1941	132
1942	156
1943	214

MOVIMENTO MONETARIO

As operações de Caixa, durante o ano de 1943, montaram a Cr $140.342.185,30, contra Cr $117.758.547,70, em 1942.

O Balancete do movimento anual de Caixa, constante do Relatório apresentado pelo Departamento Financeiro desta Estrada, discrimina os recebimentos e pagamentos em dinheiro durante o ano.

Outros dados referentes às contas das Estações, Tráfego Mútuo. Tráfego Direto, Movimento Bancário, Despesas Alfandegárias, Devedores por Transportes, Despesa Pessoal, etc., serão encontrados, com abundância de detalhes, no Relatório apênso, do Departamento Financeiro.

RENDA DE PASSAGENS

Desde a formação da Rêde, em 1931, a renda de passagens vem crescendo sempre, conforme se vê pela demonstração a seguir:

	Cr $
1931	5.401.808,90
1933	6.281.837,00
1935	7.575.204,00

	Cr$
1937	12.086.082,00
1939	13.477.553,20
1941	14.248.748,70
1943	22.803.495,20

Em 1943 a renda de passagens representa 24,5 % da renda total da Estrada.

TRANSPORTES POR CONTA DO GOVÊRNO FEDERAL

Durante o ano de 1943, os transportes atendidos pela Rêde, à requisição de autoridades federais, montaram a Cr$ . . . . $1.556.862,10. No período de 1932 a 1943 êsses transportes atingiram à quantia de Cr $11.765.407,90. Nesse mesmo período as contas líquidas importaram em Cr $7.208.039,00.

A demora com que têm sido pagas as contas de transportes requisitados, principalmente as que caem em "exercícios findos", continua causando prejuízo à economia da Rêde, por isso que tais transportes são cobrados com abatimentos de 15 % e 50 %, conforme disposições do contrato de arrendamento da Estrada.

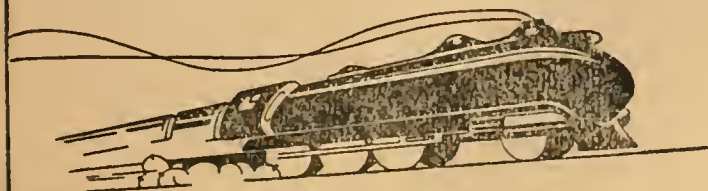
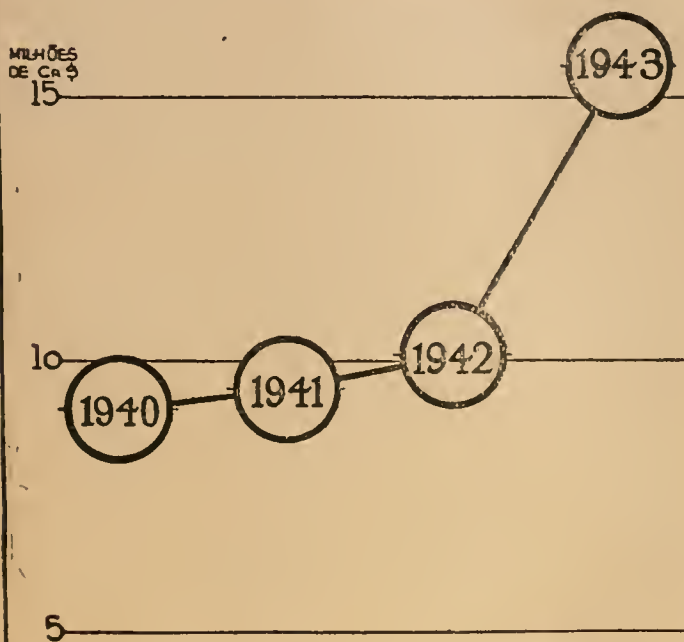
IMPOSTOS MINEIROS

A Rêde, nos últimos cinco anos, arrecadou para o Estado impostos mineiros na importância de Cr $20.932.893,50, conforme a demonstração a seguir:

	Cr $
1939	4.884.178,40
1940	4.100.694,70
1941	3.378.110,60
1942	3.692.640,40
1943	4.877.269,40

Em 1943 foram empregados na Linha mais 258.941 dormentes que no ano anterior. Houve, em relação ao ano de 1942, maior trabalho nas Oficinas, devido à intensificação dos serviços de reparações de carros e vagões. O acréscimo do volume de transporte exigiu maior consumo de combustível e, também, aumento de pessoal contratado para os serviços de braçagem nas Estações de Entroncamento.

Os aumentos de vencimentos e abonos de família concedidos ao pessoal da Estrada determinaram, também, um aumento nas contribuições legais para a Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários da Rêde Mineira de Viação.

Despesa com Combustivel
MILHÕES DE Cr$
15
10
5
1940
1941
1942
1943

DESPESAS DE CUSTEIO

As despesas de "Custeio" da Estrada montaram em Cr. .... $80.111.459,00, em 1943. Em relação ao ano anterior houve um acréscimo de Cr $16.356.735,30, devido ao aumento de vencimentos concedido ao pessoal c à alta verificada nos preços dos materiais, notadamente nos do combustível.

Os itens da despesa, que maior acréscimo acusaram em 1943, foram os seguintes:

	Cr $
Dormentes	2.247.002,70
Conservação do leito	976.134,20
Reparação de locomotivas, carros e vagões	3.801.155,70
Combustível	5.142.800,80
Baldeação nos entroncamentos	412.843,30
Percurso e estadia de carros e vagões de outras Estradas	220.395,20
Contribuições para a Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários da R. M.V.	1.152.921,80

Foram as seguintes as despesas de Custeio por verbas nos anos de 1942 e 1943:

DISCRIMINAÇÃO	1942	%	1943	%
Pessoal	37.030.707,70	58,1	39.468.609,90	49,3
Material	23.086.947,90	36,2	34.680.062,70	43,2
Despesas Diversas	3.637.068,10	5,7	5.962.786,40	7,5
TOTAL	63.754.723,70	100,0	80.111.759,00	100,0

Tendo em vista o total das despesas de Custeio, foram os seguintes os custos médios das principais unidades de tráfego nesta Rêde, durante o ano de 1943:

Trem-km remunerado	Cr$	11,10
Veículo-quilômetro	Cr$	1,60
Toneladas-km de pêso bruto rebocado	Cr$	0,84

No exercício de 1942 êsses custos foram os seguintes:

Trem-km remunerado	Cr$	9,10
Veículo-quilômetro	Cr$	1,26
Toneladas-km de pêso bruto rebocado	Cr$	0,67

Como se vê pelos dados acima, a elevação dos preços dos materiais e a majoração de vencimentos concedida ao pessoal da Estrada aumentou o prêço de custo da utilidade produzida na Rêde, que é o transporte, havendo necessidade de uma revisão geral das tarifas para restabelecer o equilibrio e proporcionar recursos necessários à perfeita conservação das nossas linhas, afim de que a Rêde possa continuar fornecendo ao público serviços regulares, à altura do progresso das zonas percorridas pela Estrada.

TARIFAS

De acôrdo com os estudos e as propostas do Departamento do Tráfego da Rêde e afim de poder a Estrada fazer face aos aumentos verficados nos preços dos materiais de uso corrente nos serviços de de movimentação de trens e conservação da Linha e do material rodante, foram feitas algumas modificações nas tarifas, em 1943, quase tôdas a partir do mês de agôsto.

NAS OFICINAS

Prosseguindo no programa estabelecido, de reaparelhamento gradativo do nosso equipamento de transportes, de acôrdo com os recursos de que dispõe a Estrada, foram construidas em 1943, nas Oficinas da Rêde, as seguintes novas unidades:

1 carro dormitório, número DM-117;
2 carros restaurantes, números G-117 e G-118;
2 carros de passageiros, de 2ª classe, número C-167 e C-168;
2 carros de bagagem correio, números F155 e F-156;
3 vagões fechados, para transporte de mercadorias, de 36 toneladas, números VF-116, VF-117 e VF-118;
5 pranchas de fueiros, números G-345 a QC-349.

Além dos serviços de construção, executaram as Oficinas os seguintes trabalhos de reparação do material rodante e de tração:

Reparação de locomotivas a vapor	264
Reparação de locomotivas elétricas	20
Carros de passageiros	244
Vagões de mercadorias e animais	1.012
Automóveis de linha	9

FUNDO DE MELHORAMENTOS

A renda produzida pela taxa adicional de 10 %, destinada ao "Fundo de Melhoramentos" da Rêde, montou, em 1943, a Cr. .....

8.483.176,20. Essa quantia, somada às arrecadações anteriores perfaz a importância de Cr $67.066.638,80.

Até 31 de dezembro de 1943 as despesas realizadas pela Rêde à conta do referido "Fundo de Melhoramentos", devidamente apuradas e reconhecidas em tomadas de de contas procedidas pelo Govêrno Federal, montaram em Cr $71.267.527,90.

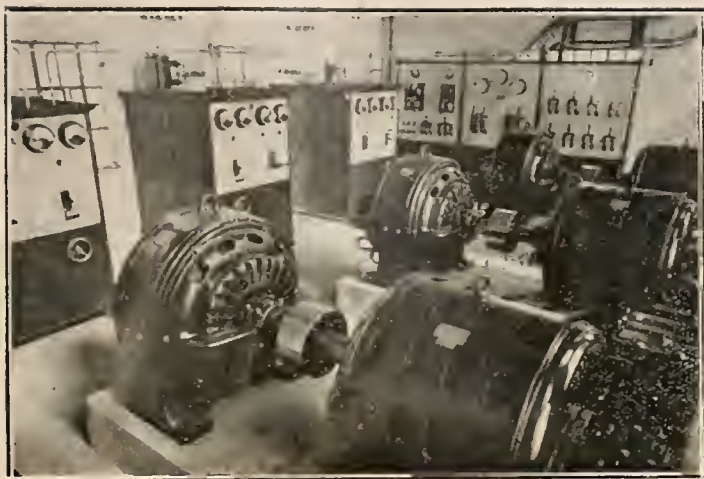
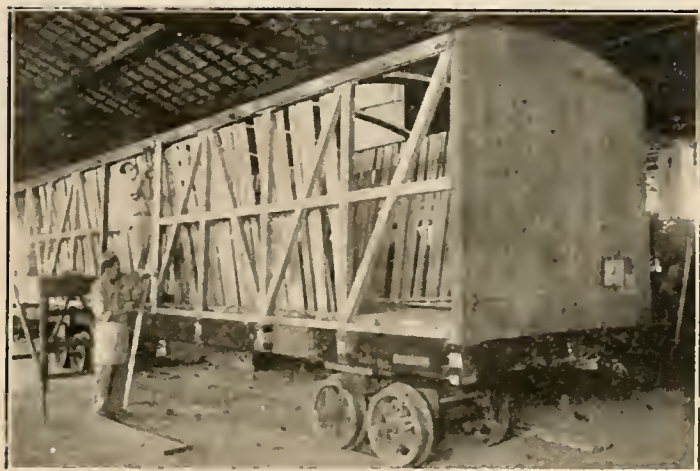
Foram as seguintes as despesas realizadas pela Estrada, em 1943, à conta dêsse Fundo:

	Cr $
Lastramento e reforma do lastro das linhas com pedra britada	1.509.323,00
Construção e reconstrução de cêrcas	79.502,00
Prosseguimento da construção de vagões da série VF para 36 toneladas	168.692,90
Idem da construção de 5 carros restaurantes, 10 carros bagagem-correio, 50 pranchas e 10 carros de passageiros de 2.ª classe	1.312.129,80
Construção de um galpão para abrigo de carros em Três Corações	51.644,10
Melhoramentos no pátio de Belo Horizonte	20.906,70
Reconstrução de linhas telegráficas entre Ibiá e Patrocínio	72.689,70
Adaptação de freio a vácuo no material rodante	63.549,80
Construção de um bueiro de tubo Vibror, no km 218,358, da linha de Soledade a Barra	22.013,10
Construção de um dormitório para o pessoal da tração e movimento em Angra dos Reis	22.019,10
Obras diversas no trecho Ouvidor-Goiandira	35.023,40
Serviço de reflorestamento	83.474,20
Melhoramentos e obras diversas	120.388,20
TOTAL	3.561.356,00

CONTA DE CAPITAL

Aparelhamento da Estrada

Durante o ano de 1943 foram realizadas pela Rêde as seguintes despesas à conta de "Capital":

Prosseguimento do serviço de construção de 8 carros dormitórios	175.804,70
Idem da transformação de 50 vagões gaiolas para tranportes de animais, da série "KC", de 18	

Sub-estação elétrica nas Oficinas de Divinópolis

Vagão de mercadorias, em reparação nas Oficinas de Divinópolis

Carro de passageiros, de 1.ª classe, construido nas oficinas de Lavras, da Rêde Mineira de Viação

Serviço de reparação de vagões, nas Oficinas de Divinópolis

Trecho de linha, na Serra da Mantiqueira, lastrado com pedra britada

XXIV — C

toneladas e estrados metálicos, em vagões fechados para mercadorias, da série "VD", de 24 toneladas	108.184,50
Prosseguimento do serviço de construção da ampliação das oficinas de Divinópolis	9.733,10
Construção de uma casa para o Engenheiro Residente em Monte Carmelo	41.197,00
Construção da Estação de Macaúbas	18.972,40
Construção de desvio, triângulo de reversão e, terraplenagem no pátio da Estação de Macaúbas	33.691,60
Obras e melhoramentos necessários ao trecho Patrocínio a Ouvidor	35.426,00
Construção de uma Caixa de Água de 25 mil litros no pátio da Estação de Monte Carmelo	3.651,00
TOTAL	426.660,30

As novas despesas relativas ao Capital a ser indenizado a esta Rêde pelo Govêrno Federal, montam, agora, a Cr $11.874.100,40, conforme a seguinte demonstração:

Construção da Linha de Patrocínio a Ouvidor	4.866.376,30
Serviços de Eletrificação	930.690,70
Serviços e obras diversas	5.038.622,70
Processos antigos (Aviso n.º 858, de 23-3-1942, do Ministério da Viação e Obras Públicas	1.038.410,50
TOTAL	11.874.100,40

As condições atuais da Estrada, pelo desenvolvimento das zonas atravessadas pelas suas linhas precisam ser grandemente melhoradas.

Há necessidade da construção de 200 vagões para o transporte de mercadorias e aquisição de Locomotivas de maior esfôrço de tração e maior pêso por eixo.

As rendas do Fundo de Melhoramentos são insuficientes para a execução do programa de reaparelhamento da Rêde, o qual inclui substituição de trilhos, construção de carros e vagões, aquisição de Locomotivas, melhoria de traçado pela construção de variantes, alargamento da Bitola de 0,76, etc.

APARELHAMENTO DA ESTRADA — O PROBLEMA DOS TRILHOS

É urgênte a solução do problema da substituição de trilhos nas diversas linhas da Rêde. Há grande extensão de linhas com trilhos que estão com mais de 50 anos de uso, muitos práticamente inutilizados pelo desgaste excessivo.

Embora a solução do problema exija emprêgo de capital superior a 200 milhões de cruzeiros, urge adotar um programa anual de substituíção dos trilhos, principalmente nas linhas de tráfego mais intenso, logo que as condições internacionais permitam sua aquisição.

Tratando-se de estrada de propriedade da União, justo seria que o Govêrno Federal colaborasse na solução dêste importante problema da Estrada, fornecendo os recursos necessários ao reaparelhamento da Rêde, a exemplo do que já fez com outras vias férreas do País.

ESCOLA PROFISSIONAL DE DIVINÓPOLIS

Fundada em 1941, vem funcionando regularmente a Escola Profissional de Divinópolis, destinada a preparar artifices para as nossas Oficinas.

Nessa Escola são admitidos, de preferência, filhos de empregados da Rêde, que ali recebem instrução profissional adequada à formação de operários hábeis e especializados nos oficios de suas vocações.

No ano de 1943 concluiram o 3.° ano 17 alunos, sendo esta a primeira turma que terminou o curso.

Todos os diplomandos foram nomeados por esta Diretoria Ajudantes de 4.ª classe, ingressando no quadro de artifices da Rêde.

TOMADAS DE CONTAS

As tomadas de contas da Rêde vêm sendo feitas normalmente pelo Govêrno Federal, por semestres vencidos, de acôrdo com o estabelecido no contrato de arrendamento da Estrada.

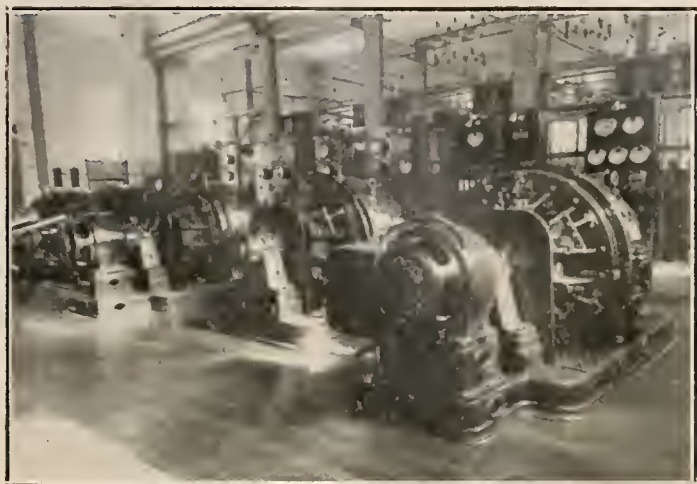
Durante o ano de 1943 foram prestadas ao Govêrno Federal as contas relativas ao 2.° semestre de 1942 e 1.° semestre de 1943.

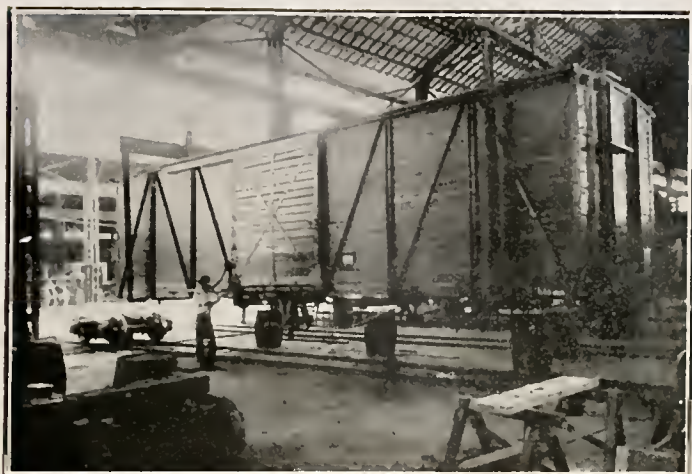
As Juntas que procederam às tomadas de contas eram compostas dos seguintes membros:

Pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro — Engenheiro Nilo Miranda.

Pelo Ministério da Fazenda — Joaquim Ferreira Moncorvo e Moacir de Oliveira Leite.

Pelo Tribunal de Contas — Bacharel Adaurino Rafael de Oliveira e Contador Dino Goulart Guerra.

Pela Rêde Mineira de Viação — Contador José de Castro.

Vista interna da Usina de Carlos Euler, na Rêde Mineira de Viação

Trem de carga rebocado por locomotivas elétricas da Rêde Mineira de Viação

Vagão de mercadorias em construção nas Oficinas da Rêde

Vista interna da Secção de Mecânica, da Escola Profissional de Divinópolis

XXVII

CONCLUSÃO

São estas, Sr. Governador, as informações que julgo de meu dever reunir para conhecimento e apreciação de V. Excia.

Outros informes sobre os trabalhos técnicos realizados nos vários setores de atividade da Estrada e pormenores sobre a situação econômico-financeira da Rêde, serão encontrados a segiur, nas transcrições de relatórios dos Departamentos e Chefias de Serviços.

Ao finalizar, desejo agradecer a confiança com que nos tem distinguido o Govêrno do Estado e a colaboração leal e dedicada de todo o pessoal da Estrada.

(a.) *Lincoln Moreira dos Santos Pena,* Diretor da Rêde Mineira de Viação.

DIRETORIA E REPARTIÇÕES CENTRAIS

DIRETORIA E REPARTIÇÕES CENTRAIS

Gabinete do Diretor e Secretaria da Estrada

À frente do Gabinete do Diretor e Secretaria da Estrada continuaram, respectivamente, os Srs. Dr. Odilon Cunha, Chefe do Gabinete, e José Pinto da Silva, Secretário da Rêde.

Os serviços, em ambas as repartições, correram normalmente durante o ano de 1943.

Foram os seguintes os principais trabalhos executados, em confronto com os do ano anterior.

EXPEDIENTE DA DIRETORIA

Discriminação	1942	1943	*Diferença*	
Oficios diversos	1.766	2.004	+	238
Oficios ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro	720	643	—	77
Papeletas aos Departamentos	305	416	+	111
Ordens de Serviço	23	14	—	9
Circulares	3	1	—	2
TOTAL	2.817	3.078	+	261

EXPEDIENTE DO SECRETÁRIO

Discriminação	1942	1943	*Diferença*	
Papeletas:				
A diversos	7.518	6.334	—	1.184
Sôbre aposentadoria	2.505	1.126	—	1.379
Sôbre posse e quitação com o serviço militar	844	1.158	+	314
Sôbre retificação de nome	149	175	+	26
TOTAL	11.016	8.793	—	2.223

MOVIMENTO DOS PROTOCOLOS

Discriminação	1942	1943	*Diferença*
Processos internos	9.038	7.817	— 1.221
Ofícios de repartições e requerimentos de particulares	3.403	3.416	+ 13
Requerimentos de empregados	2.435	3.981	+ 1.546
Cartas	2.841	3.438	+ 597
Contas	1.098	963	— 135
TOTAL	18.815	19.615	+ 800

CERTIDÕES EXTRAIDAS

Discriminação	1942	1943	*Diferença*
Para empréstimo na Caixa de Apos. e Pensões	184	1.249	+ 1.065
Diversas	98	97	— 1
TOTAL	282	1.346	+ 1.064

PASSES LIVRES E REQUISIÇÕES

Discriminação	1942	1943	*Diferença*
Passes (carteirinhas)	1.143	1.335	+ 192
Requisições de passes	135	139	+ 4
Requisições de transportes	154	175	+ 21
TOTAL	1.432	1.649	+ 217

TERMOS

Discriminação	1942	1943	*Diferença*
De posse	569	345	— 224
De compromisso de naturalização	7	2	— 5
TOTAL	576	347	— 229

PORTARIAS

Discriminação	1942	1943	*Diferença*
De nomeação, promoção e dispensa ..	2.630	1.448	— 1.182
De inquérito	204	332	+ 128
TOTAL	2.834	1.780	— 1.054

XXXIII

LICENÇAS

Discriminação	1942	1943	*Diferença*
Concedidas (em 1943 até 7 de abril) ..	2.986	251	—

Nota: — Êste serviço passou a ser feito nos Serviços de Pessoal, a partir de 8|4|1943, à vista do "memorandum" n.º 2.011|P, da Diretoria.

PARECERES JURIDICOS REGISTRADOS

Discriminação	1942	1943	*Diferença*
Pareceres catalogados	75	67	— 8

CONTRATOS E AJUSTES

Em 1942, foram celebrados 18 contratos e ajustes.

Durante o ano de 1943, êsse número se elevou a 28, ou sejam mais de 10, como vereis pela discriminação abaixo:

1) — Em 8|1|1943, têrmo de transferência de contrato de restaurante da Estação de Nazaré, de D. Maria Clara de Melo para D. Laura Oliveira Santos;
2) — Em 20|1|1943, com a "Chromium S.A.", para o transporte de minério de cromo, no prazo de oito (8) meses;
3) — Em 20|1|1943, com o Engenheiro Edgar Teixeira Leite para o transporte de minério de cromo, no prazo de oito (8) meses;
4) — Em 26|2|1943, com o Sr. Francisco de Campos Figueira, para o fornecimento de cem mil (100.000) dormentes, durante o exercício de 1943;
5) — Em 27|3|1943, com o Sr. Antônio de Oliveira Pena, para o fornecimento de cem mil (100.000) dormentes, no período de um (1) ano;
6) — Em 30|3|1943, com a "Companhia Cimento Portland Itaú", para o transporte de cimento de sua fabricação, no prazo de dois (2) anos;
7) — Em 6|4|1943, com o Sr. Odilon de Castro, para o arrendamento do restaurante da Estação de Sapucaí, pelo prazo de três (3) anos;
8) — Em 7|4|1943, com o sr. Silvino Teodoro da Silva, para o arrendamento do restaurante da Estação de Ribeirão Vermelho, pelo prazo de três (3) anos;

9) — Em 7|4|1943, com o Sr. José Pereira de Abreu, para o arrendamento do botequim da Estação de Ribeirão Vermelho, pelo prazo de três (3) anos;

10) — Em 14|4|1943, com o Sr. João Francisco de Andrade, para o fornecimento de cem mil (100.000) dormentes, no prazo de dezoito (18) meses;

11) — Em 27|4|1943, têrmos de transferência de contrato do desvio de Cruzeiro, firmado, a título precário, com a "The Caloric Company", para a "The Texas Company (South America) Ltda;

12) — Em 20|4|1943, com a "Sociedade Brasileira Oerlikon de Máquinas Ltda., para fornecimento de um retificador metálico para uma Subestação do serviço de tração elétrica do Departamento de Transportes;

13) — Em 1|6|1943, têrmo de renovação de contrato de serviço entre o Estado de Minas Gerais, como locatário neste ato, representado pelo Sr. Eng. Lincoln Moreira dos Santos Pena, Diretor da R. M. V., e o despachante aduaneiro, Sr. Antônio Pinto Martins, como locador;

14) — Em 21|7|1943, com o Sr. Francisco Pinto Valadares, para o fornecimento de cem mil (100.000) dormentes, durante o exercício de 1943;

15) — Em 29|7|1943, com o Sr. Nelson Ferreira Pinto, para cessão, a título precário, da sobra de água da Caixa da Estação de Carvalhos, afim de servir à Fábrica de Lacticínios e permissão a título precário, para atravessar sob o leito da estrada com o necessário encanamento;

16) — Em 9|8|1943, com o Sr. Francisco Teodoro da Silva, para arrendamento dos serviços dos carros restaurantes, no trecho de Belo Horizonte a Uberaba, pelo prazo de dois (2) anos;

17) — Em 9|8|1943, com o Sr. Antônio Adriano da Silva, para arrendamento dos serviços dos carros restaurantes para os trechos — Cruzeiro — Campanha e Campo Belo, pelo prazo de (2) anos;

18) — Em 10|8|1943, com o Sr. Antônio Adriano da Silva, para o arrendamento do botequim da Estação de Soledade, pelo prazo de cinco (5) anos;

19) — Em 10|8|1943, com o Sr. Antônio Adriano da Silva, para o arrendamento do botequim da Estação de Passa Quatro, pelo prazo de cinco (5) anos;

20) — Em 16|8|1943, têrmo de prorrogação do contrato celebrado com o Sr. Francisco Teodoro da Silva, para o arrendamento

do restaurante da Estação de Divinópolis, pelo prazo de cinco (5) anos;

21) — Em 14|9|1943, adendo ao acôrdo firmado com o Sr. Custódio Ferreira da Freitas, para modificação do aluguel mensal do arrendamento do restaurante da Estação de Velho da Táipa;

22) — Em 18|9|1943, têrmo de concessão feita ao Sr. Joaquim Cândido de Miranda, para construir um barracão em terreno da Estrada, na estação de Falcão, à margem do desvio existente, para depósito de carvão vegetal;

23) — Em 16|10|1943, com o Sr. Amado José Vieira, para o arrendamento do botequim da Estação de São João del-Rei, pelo prazo de quatro (4) anos;

24) — Em 22|10|1943, com o Sr. Francisco Pinto Valadares, para o fornecimento de cem mil (100.000) dormentes, durante o exercício de 1943;

25) — Em 12|11|1943, com o Sr. Pedro Guimarães, à título precário, para o fornecimento de refeições, aos passageiros e empregados da Rêde em Martinho Campo;

26) — Em 22|11|1943, com D. Ana Fernandes Braga, à título precário, para o fornecimento de refeições aos passageiros e funcionários da Estrada, em Catiara;

27) — Em 3|12|1943, com o Dr. Paulo Monteiro Machado, para o fornecimento de cem mil (100.000) dormentes, no período de doze (12) meses;

28) — Em 20|12|1943, com o Sr. Aniel Vieira de Oliveira, para o fornecimento de cinqüenta mil (50.000) dormentes, no período de doze (12) meses.

SERVIÇOS JURIDICOS

Do Relatório apresentado pelo Dr. José Ribeiro Pena, Chefe dos Serviços Jurídicos da Rêde, constam as seguintes informações:

I

A repartição, que funcionava, até setembro de 1943, na Av. Tocantins n.° 414, transferiu-se, no fim do ano, para o edificio do Banco do Brasil, 6.° andar, salas 604 e 611.

I I

Durante o ano de 43, as alterações sofridas no quadro do pessoal, foram as seguintes:

Quadro anterior:

Dr. Sílvio Marinho	Chefe
Dr. Nelson Mascarenhas	Adv. no Rio
Dr. Odilon Cunha	Aux. Adm.
Tasso Prado Galhano	Aux. 3.ª
Julieta Campos	Aux. 4.ª
Hélio Queiroz Barbosa	Contínuo

Quadro posterior:

Dr. José Ribeiro Pena	Chefe
Dr. Nelson Mascarenhas	Adv. no Rio
Dr. Wilson Castelo Branco	Aux. Adm.
José Alvares Filho	Aux. 4.ª
Geraldo Pedro de Oliveira	Contínuo

III

Os serviços desempenhados por esta repartição, no ano de 1943, podem ser resumidos nos seguintes dados numéricos:

Pareceres Jurídicos	135
Recurso para o Conselho Nacional do Trabalho	36
Minutas de contratos	3

IV

O Chefe dos Serviços, além dos pareceres diretamente emitidos, visou e censurou todos os apresentados pelos seus auxiliares.

V

O serviço de acidentes do trabalho continuou a ser movimentado com grande impulso, sendo que os processos aqui existentes aguardam, apenas, assinaturas dos têrmos de acôrdo com intimação judicial para pagamento de indenizações.

VI

Foram expedidos, em 1943, 115 ofícios, e tiveram curso, por êstes Serviços, 224 processos.

XXXVII

SERVIÇO SANITÁRIO

Do Relatório apresentado pelo Sr. Dr. Alfredo Lima, Chefe do Serviço Sanitário da Rêde, constam as seguintes informações sôbre os trabalhos executados durante o ano de 1943:

INSPEÇÕES: — foram feitas 2.063, sendo: 1.039 primeiras inspeções (fichas novas) e 1.024 reinspeções. Das primeiras inspeções feitas, 532, foram de candidatos a emprêgos, dos quais 74 foram julgados incapazes para os serviços da Rêde.

Foi o seguinte o resultado das inspeções de saúde feitas durante o ano:

Aptos	1.337
Com pequena capacidade	138
Postos em "observação"	105
Incapazes	124
Atestado de licenças fornecidos	359
TOTAL	2.063

VIAGENS DE INSPEÇÃO AO INTERIOR — Foram feitas as seguintes:em janeiro de 1943 a Lavras e T. Corações, para inspeções de candidatos locais a concurso de auxiliar de escrita; em abril, pessoal do 8.° Depósito da Tração (T. Corações); em maio, Cruzeiro, 4.° Depósito (B. Pirai) e 5.° Depósito (P. Quatro); em junho, 1.° Depósito (B. Mansa); em julho, 6.° Depósito (Soledade) e 7.° Depósito (Itajubá); em outubro, 9.° Depósito (São João) e 2.° Depósito (R. Vermelho).

REPRESENTAÇÃO DA RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO

À frente do Escritório da Representação da Rêde, no Rio de Janeiro, continuou o Dr. Elbert Pimenta.

Os serviços da Representação correram normalmente, durante o ano de 1943.

EXPEDIENTE

Correspondência recebida

A correspondência da Rêde com o Rio de Janeiro, exceto a encaminhada pelo 4° Distrito de Fiscalização. é remetida ao Escritório da Representação, que a distribui pelas diversas repartições, em-

prêsas e firmas comerciais. Durante o ano de 1943, essa correspondência atingiu o total de 6.763 expedientes.

Correspondência expedida

Foram expedidos ofícios, cartas, radiogramas, processos, etc., num total de 1.863.

MATERIAIS

(Aquisição)

Por determinação da Diretoria, a Representação adquiriu, na praça do Rio de Janeiro, mediante concorrências administrativas, materiais destinados à Rêde, na importância de Cr $1.355.035,30. Nessa importância está incluida a de Cr $632.623,60, preço da aquisição de 2.816,600 toneladas de carvão coque.

As despesas foram comprovadas em prestações de contas enviadas ao Departamento Financeiro. Durante o ano foram remetidos 32 balancetes, no total aludido de Cr $1.355.035,30.

Despachos aduaneiros — Material de Importação

Para desembaraçar, na Alfândega do Rio, diversos materiais importados pela Rêde, foram efetuados, durante o ano, 8 despachos aduaneiros, sendo 1 despacho com o pagamento dos direitos integrais, e 7 despachos com isenção de direitos aduaneiros, tendo a Rêde despendido o total de Cr $41.536,60, assim discriminado:

À Alfândega	31.924,90
De Impôsto de Consumo	423,00
Ao Cais do Pôrto	4.790,00
Carretos	3.483,10
Diversos. Estampilhas, sêlo de mercê, etc.)	942,60
Total	41.563,60

Os materiais desembaraçados, cujo valor comercial atingiu a soma de Cr $1.019.125,80 foram os seguintes:

Com o pagamento dos direitos integrais

64 Peças: Lâminas de aço, lisas, de mais de 0,25 de espessura, pesando, bruto, 2.400 quilos, e líquido 2.400 quilos.

Com isenção de direitos

85 amarrados molas de aço para carros e vagões pesando, bruto, 2.382 quilos, e liquido 2.382 quilos;

50 Peças molas de aço, para locomotivas, pesando, bruto, 7.098 quilos, e liquidos, 7.098 quilos;

124 Peças Aros de aço, para Carros de Estrada de Ferro, pesando, bruto, 25.150 quilos, e liquido, 25.150 quilos;

1 Caixa c/máquina motriz, dinamo elétrico de pêso de mais de 100 até 1.000 quilos, pesando bruto, 161 quilos, e liquido, 114 quilos;

1 Caixa c|objetos fisicos e peças avulsas não classificadas de outro metal ordinário, pesando, bruto, 89 quilos, e liquido, 60,500;

82 Caixas c/solda em fio ou verguinha de aço com ou sem revestimento pesando bruto, 14.660 quilos e liquido, 13.550 quilos;

300 Peças de aros de aço para carros e vagões, pesando bruto, 51.084, e liquido, 51.084 quilos;

382 Peças de aros de aço para locomotivas de pêso até 20.000 quilos, pesando, bruto, 128.052, e liquido, 128.052 quilos;

8 Peças parte inferior de carros para correr sôbre linhas férreas (aros), pesando, bruto, 768 quilos, e liquido, 768 quilos;

40 Peças aros de aço para locomotivas de pêso até 20.000 quilos, pesando bruto, 13.292 quilos, e liquido, 13.292 quilos;

81 Peças: lâminas de aço, digo de ferro, lisas, de mais de 0,25 de espessura, pesando, bruto, 14.520, e liquido 14.320 quilos.

Transferência de destino de despachos de café

Devidamente autorizado pelo Departamento Nacional do Café, a Representação providenciou a transferência de destino de 23 despachos de café, com 6.480 sacos, de Maritima para Santos.

Recebimentos

Durante o ano de 1942, mediante a expedição de 253 guias de recolhimento, a Representação efetuou vários recebimentos, na importância total de Cr$7.798.541,00. Essa quantia é a soma das seguintes parcelas:

	Cr $
1 — Saldo de Tráfego Mútuo	6.235.736,50
2 — Venda de cadernetas quilométricas	36.648,00
3 — Contas de fretes de despachos	385.344,00
4 — Recebimentos diversos	1.140.812,50
Soma	7.798.541,00

Na Parcela sob o número 4 — Recebimentos diversos — está incluída a quantia de Cr $747.439,30, correspondente ao valor de 741 contas de transportes concedidos pela Rêde à requisição de autoridades federais, recebidas de vários Ministérios e da Pagadoria do Tesouro Nacional.

Adiantamentos

Durante o ano de 1943, a Representação recebeu da Tesouraria da Rêde Mineira de Viação diversos adiantamentos, na importância de Cr $1.629.723,50, inclusive o saldo de Cr $8.184,50, que passou do exercício de 1942.

As despesas efetuadas com aquêles adiantamentos, na importância de Cr $1.477.267,30, foram comprovadas em 32 balancetes de prestações de contas. Para o exercício de 1944, passou um saldo de Cr $152.456,20.

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES

Do relatório apresentado pelo Engenheiro Armando Gouvêa, Chefe do Departamento de Transportes desta Rêde, destacamos as seguintes informações:

ADMINISTRAÇÃO

Durante o ano de 1943 exerceram as funções de: Chefe do Departamento, o Engenheiro Armando Gouvêa; Ajudante do Movimento, os Engenheiros Antônio de Melo Silva, até 17 de março, Osvaldo de Barros até 31 de julho e Heitor Noronha; Ajudante da Tração, os Engenheiros Pedro de Magalhães Filho, até 10 de outubro e Augusto de Morais Brito Conde, de 6 a 31 de dezembro; Ajudante da Linha, o Engenheiro Leopoldo Jordão Amorin do Vale, até 31 de dezembro; Encarregado Geral do Movimento, sr. José Lázaro Zeringota; Encarregado Geral do Telégrafo, sr. Manuel Lourenço da Costa; Encarregado Geral da Fiscalização, sr. Carlos Alves Filgueiras; Chefe do Escritório Central, sr. Gil de Sousa Rocha.

Chefe da 1.ª Divisão, o Engenheiro Lauro Paulo de Oliveira; Inspetor da Tração e Estações da 1.ª Divisão, os Engenheiros Heitor Noronha, até 27 de setembro e Aristilo Cicero de Carvalho; Inspetor da Linha da 1.ª Divisão, os Engenheiros Osvaldo de Barros, até 10 de março e Aristilo Cicero de Carvalho; Encarregado do Movimento da 1.ª Divisão, sr. Modesto de Oliveira; Chefe do Escritório da 1.ª Divisão, sr. Vasco de Castro Lima, até 7 de novembro e sr. João Bento Alves Filho.

Chefe da 2.ª Divisão, Engenheiro Rainulfo Schetino; Inspetor da Tração e Estações da 2.ª Divisão, os Engenheiros Lauro de Melo Silva, até 23 de outubro e Osvaldo Selos Rocha; Inspetor da Linha da 2.ª Divisão, o Engenheiro Arquimédes Manso Monteiro Bastos; Encarregado do Movimento da 2.ª Divisão, o sr. Hildebrando José Rodrigues, até 9 de abril e sr. Luiz Fantini; Chefe do Escritório da 2.ª Divisão, sr. Oscar de Paula Duarte, até 25 de março e José Evaristo Chaves.

Chefe da 3.ª Divisão, os Engenheiros Augusto de Morais Brito Conde, até 5 de dezembro e Luiz Barbosa Martins Tôrres; Inspetor

da Tração e Estações da 3.ª Divisão, os Engenheiros Luiz Barbosa Martins Tôrres, até 5 de dezembro e Fortunato Ezagui; Inspetor da Linha da 3.ª Divisão, o Engenheiro Alberto Fernandes Tôrres; Encarregado do Movimento da 3.ª Divisão, o sr. Antônio Musa; Chefe do Escritório da 3.ª Divisão, o sr. Geraldo da Silveira Mendes.

ESCRITÓRIO CENTRAL DO DEPARTAMENTO

Em 1943 foram expedidos 49.666 ofícios e registrados 29.501 processos.

Em 1942, ofícios expedidos 41.069 e processos registrados, 26.463.

MOVIMENTO

Veranistas — Foi de 31.732, o número de veranistas destinados a S. Lourenço, Caxambu, Lambarí e Cambuquira, em 1943.

Em 1942 êsse número foi de 24.060.

A Central do Brasil, durante o período mais intenso de veranistas, de 15 de janeiro a 30 de abril, fez circular trens especiais, entre D. Pedro II e Cruzeiro, com os prefixos DP-5 e DP-6. Na Rêde, foram anexados carros com lugares numerados, aos trens PC-3 e PC-4 e correspondentes, vigorando de 15 de janeiro a 30 de abril, as seguintes instruções organizadas mediante entendimento com a Central:

"INSTRUÇÕES PARA A VENDA DE PASSAGENS ÀS ESTAÇÕES DE "ÁGUAS" DA RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO E DESSAS PARA A ESTAÇÃO DE D. PEDRO II, DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL, NO PERÍODO DO DIA 15 DE JANEIRO A 30 DE ABRIL DE 1943, COM LUGARES NUMERADOS

Tendo a Rêde Mineira de Viação pôsto à disposição da Central do Brasil, no trem PC-3, cinco carros de 1.ª classe da série "B", com 48 lugares cada um, deverão ser observadas as seguintes instruções para emissão de passagens para êsses carros:

1.º) — 1) — *Carro A* — 1.ª classe, para P. Quatro, São Lourenço e Caxambu.

2) — *Carro B* — 1.ª classe, para São Lourenço.
3) — *Carro C* — 1.ª classe, para Caxambu.
4) — *Carro D* — 1.ª classe, para Lambarí.
5) — *Carro E* — 1.ª classe, para Cambuquira.

2.º) — A Estação de D. Pedro II só poderá emitir bilhetes para a Estação de São Lourenço nos carros C, D e E, depois de esgotada a lotação dos carros A e B.

3.º) — A Rêde Mineira de Viação só poderá lançar mão em tráfego próprio de qualquer lugar nos carros A, B, C, D e E, do trem PC-3, depois que o DP-5 chegar em Cruzeiro, quando o chefe da estação da Rêde conhecer quais os lugares disponiveis e os cederá aos passageiros locais; os procedentes de São Paulo, vindos pelo RP-2, ou do Rio vindos pelo RP-1.

4.º) — A Central do Brasil não poderá lançar mão de qualquer acomodação dos carros A, B, C, D e E, do trem DP-6, sem prévio entendimento com o chefe da estação da Rêde, em Cruzeiro.

5.º) — Os lugares numerados para os carros A, B, C, D e E, asseguram os mesmos números, quer na Central do Brasil quer na Rêde Mineira.

6.º) — Só serão fornecidos lugares numerados nos carros A, B, C, D e E, a passageiros portadores de documentos na ida destinados às estações de P. Quatro, S. Lourenço, Caxambu, Lambari e Cambuquira e na volta a passageiros que se destinem a Estação de D. Pedro II.

7.º) — Os Chefes das Estações de Cambuquira, Lambari, Caxambu, S. Lourenço e P. Quatro, deverão telegrafar ao Chefe da Estação de Cruzeiro, até ás 17 horas da véspera, em SU, pedindo-lhe reserva de lugares numerados para os trens PH-2, PA-2 e PC-4 do dia seguinte.

O CHE de Cruzeiro responderá até às 20 horas, informando a cada Estação quais os lugares que foram reservados a cada uma. No dia seguinte, depois das 7 horas da manhã o CHE de Cruzeiro (R.M.V.), deverá fornecer ao CHE da Central a relação dos lugares vagos em cada carro, afim de que a Central possa vender êsses lugares, vagos, em tráfego próprio, no DP-6.

8.º) — Depois do CHE de Cruzeiro (R.M.V.), telegrafar aos CHE de Cambuquira, Lambari, Caxambu, São Lourenço e P. Quatro avisando quais os lugares reservados nos carros A, B, C, D e E, essas Estações não mais poderão vender lugares que porventura tenham ficado vagos.

Tais lugares vagos poderão ser ocupados por passageiros, se os lugares dos carros ordinários estiverem todos tomados, mas os CHE não poderão emitir o talão numerado, porque, com êste documento, o passageiro poderia exigir idêntico lugar no DP-6.

9.º) — A Estação de D. Pedro II organizará uma relação, em duas vias, para os carros A, B, C, D e E do DP-5, constando da mesma os números dos bilhetes correspondentes aos lugares numerados, separadamente, para cada carro.

Essas relações serão entregues ao Chefe do DP-5, que em Cruzeiro a 1.ª via entregará ao CHE da Central e êste entregá-la-à ao CHE da Estação da R. M. V., sendo a 2.ª via encaminhada ao C. E. F.

10.º) — Idêntica providência será adotada pelas Estações de Cambuquira, Lambari, São Lourenço, Caxambu, para os carros A, B, C. D e E, sendo a 1.ª via entregue em Cruzeiro ao CHE da (R. M. V.) e êste ao seu colega da Central; a 2.ª via será remetida ao Enc.º Geral do Movimento.

11.º) — Após a partida do DP-5, o CHE da Estação de D. Pedro II, dará por telegrama ao CHE de Cruzeiro (C.B.), para ciência da R. M. V., a quantidade e número de lugares vagos em cada carro.

12.º) — Quaisquer pedidos de lugares para os trens DP-5 e PC-3, serão feitos sòmente à estação de D. Pedro II. As estações intermediárias e chefe do trem DP-5 não poderão aproveitar as acomodações vagas para Estações da R. M. V., sem prévio entendimento com a Estação de Cruzeiro (C.B.).

13.º) — Não será permitida a emissão de bilhetes em excesso às acomodações existentes nos carros A, B, C, D e E dos trens DP-5 da C. B., e PC-4 da R. M. V.".

Romeiros — Foram transportados em 1943, 16.010 romeiros e 9.062 em 1942.

Água mineral — Caixas transportadas em 1943, 334.653 e em 1942, 289.069.

Bovinos — Em lotações completas, foram transportados durante o ano de 1943, 104.033 bovinos e 115.295 em 1942.

Suinos — Em quadro anexo, figura o transporte de suínos, sendo, 138.590 em 1943 e 92.299 em 1942.

Cimento Itaú — O transporte de cimento da Itaú, consta de quadro anexo. Vagões transportados em 1943, 1.084, sendo 346 baldeados em Tuiuti e 738 diretos. Em 1942 êsse transporte elevou-se a 1.692 vagões, sendo 767 baldeados em Tuiuti e 925 diretos. Denominamos "diretos", os vagões da Rêde enviados até Itaú, na linha da Companhia Mogiana, para o transporte de cimento da procedência ao destino, sem baldeação em Tuiuti.

A questão já muito debatida, do transporte de cimento Itaú, ainda não foi resolvida de modo satisfatório.

A Estação de Itaú, pertencente à Mogiana, está situada a 223 quilômetros de Tuiuti, estação de contáto das duas Estradas. Compete exclusivamente à Mogiana, o transporte em seus vagões, de Itaú até Tuiuti, onde começa e termina a responsabilidade de ambas Estradas, no extrêmo de seus trilhos. Em Tuiuti, a Rêde é obrigada a fornecer qualquer quantidade de vagões para a baldeação dos veicu-

los da Mogiana, sendo responsável pelo transporte, a partir da mesma Estação.

Infelizmente não entende assim a maioria dos interessados nesse transporte, a despeito dos nossos inúmeros esclarecimentos verbais ou pela imprensa e pelo rádio.

Algumas firmas distribuidoras de cimento, em vez de reclamarem da Mogiana o transporte, anunciam, por má fé, a responsabilidade da Rêde.

O nosso esfôrço para resolver êsse transporte com a Mogiana, já atingiu o limite máximo, como provam o número de vagões que mandamos até Itaú e o volumoso expediente junto àquela Estrada, reclamando providências ou sugerindo medidas que o solucionem satisfatóriamente. Atendendo à gravidade da situação de obras nesta Capital, paralisadas por falta de cimento, algumas de interêsse público, essa Diretoria determinou que fossem destacadas composições especiais, para o transporte de cimento, de Itaú para Belo Horizonte. Depois dos necessários entendimentos com o sr. Chefe do Tráfego da Mogiana, foram destacadas 4 composições que circularam entre Belo Horizonte e Itaú, observando horários estabelecidos. Ésses trens especiais transportaram para Belo Horizonte, cerca de 80 vagões mensais e resolveram o abastecimento desta Capital.

Os trens especiais para Belo Horizonte, foram estabelecidos sem prejuizo do transporte de cimento para outros destinos, que deveria ser baldeado em Tuiuti, conforme instruções expedidas de acôrdo com a Mogiana. A estatistica demonstra a restrição do cimento para outros destinos, quando intensificamos para Belo Horizonte ou ao contrário, quando a Mogiana restringe para Belo Horizonte, intensifica para outros destinos.

O transporte de cimento seria resolvido definitivamente, se a Mogiana destacasse apenas 3 ou 4 composições entre Itaú e Tuiuti.

Cada composição, com 6 vagões, poderia realizar 8 viagens por mês, ou sejam, 144 ou 192 vagões, mensalmente. A Rêde organizaria especiais, entre Tuiuti e Belo Horizonte e faria o transporte para outros destinos pelos trens de carga comuns.

Assim, cada Estrada cumpriria o seu dever elementar e a Rêde deixaria de enviar os seus vagões até Itaú, facilitando a sua tarefa na importante questão do transporte do cimento.

Café — Foram despachados 1.258.164 sacos em 1943, sendo 280.027 para Santos, 747.294 para Marítima, 230.628 para Angra dos Reis e 215 para D. N. C., e em 1942, 442.743 sacos, sendo 16.315 para Santos, 278.967 para Maritima, 147.313 para Angra dos Reis e 118 para D. N. C.

Os despachos do café da safra 43|44 foram iniciados em 25|10|1943 conforme resolução do D. N. C.

BALDEAÇÃO NOS ENTROUCAMENTOS

Resumo da baldeação de mercadorias, nas estações de entroncamentos, em 1943

ESTAÇÕES	DA R. M. V.		PARA R. M. V.	
	Vagões	Tons.	Vagões	Tons.
Barra Mansa	7.491	114.239	2.553	51.001
Belo Horizoute	11.820	194.737	832	12.491
Amoroso Costa	1.164	18.703	1.580	30.049
Sitio	5.258	63.052	806	11.653
Cruzeiro	5.833	78.062	2.951	50.278
Sapucaí	1.620	23.135	1.680	26.120
Tuiutí	941	11.501	1.855	33.835
Barra do Piraí	1.662	12.465	226	1.759
Santa Rita	555	2.703	252	983
Goiandira	932	16.197	937	18.571

Em Angra dos Reis foram descarregados 1.044 vagões com 19.327 toneladas e carregados 2.390 vagões com 48.150 toneladas, durante o ano de 1943.

Em 1942, foram os seguintes os resultados:

ESTAÇÕES	DA R. M. V.		PARA R. M. V.	
	Vagões	Tons.	Vagões	Tons.
Barra Mansa	5 877	87 413	2 825	55 420
Belo Horizonte	10 253	176 143	790	11 157
Amoroso Costa	1 526	28 041	1 177	20 563
Sítio	5 082	68 762	1 456	11 342
Cruzeiro	6 689	76 425	2 758	40 371
Sapucaí	2 565	11 607	2 638	22 342
Tuiuti	613	4 645	2 474	46 033
Barra do Piraí	1 973	15 402	233	1 530
Santa Rita	652	3 383	89	738
Goiandira	14	169	55	939

INTERCAMBIO DE VEÍCULOS — O Intercambio de Veiculos em 1943, apresentou o seguinte resultado:

VIA	Veiculos da R. M. V.	Veiculos de outras Estradas
Belo Horizonte	1 868	336
Santa Rita	—	97
Sapucaí	415	779
Tuiuti	797	362
Amoroso Costa	33	59
Golandira	123	135
SOMA	3 236	768

Intercâmbio em 1942:

VIA	Veiculos da R. M. V.	Veiculos de outras Estradas
Belo Horizonte	1 477	92
Santa Rita	2	25
Sapucaí	196	—
Tuiuti	995	58
Amoroso Costa	348	3
Golandira	10	11
SOMA	3 028	198

Veiculos carregados — Foram carregados em 1943, 35.870 veículos na 1.ª Divisão, 21.731 na 2.ª e 18.987 na 3.ª; total, 76.588.

Em 1942, a 1.ª Divisão carregou 37.711 veiculos, a 2.ª, 20.928 e a 3.ª, 25.503; total — 84.142.

Circulação de trens — A despeito das dificuldades do momento, a circulação dos trens de passageiros e o transporte de mercadorias apresentaram resultados satisfatórios em 1943.

As irregularidades verificadas na circulação dos trens de passageiros e o atraso das mercadorias nas estações, decorrem principalmente de:

1.º) — Estado da linha.

2.°) — Escassês de material rodante, locomotivas e falta de outros materiais, todos pela impossibilidade de aquisição, atualmente.

3.°) — Escassês de pessoal habilitado, nas estações e depósitos.

4.°) — Deficiência de linhas telegráficas.

5.°) — Consumo de combustivel inadequado.

6.°) — Desvirtuamento do espírito justo do Decreto n.° 279, pelo pessoal da categoria "C", (pessoal de trens) que, visando sobre tempo, se desinteressa pela observância dos horários dos trens, com grande prejuizo moral e material para a Estrada.

Item 1 — Será esclarecido no capítulo próprio.

Item 2 — Vem sendo resolvido, em parte, pelo maior esfôrço do Departamento da Locomoção e pela aquisição, por preços exorbitantes, dos materiais mais urgentes, que conseguimos, em quantidades sempre inferiores às nossas necessidades.

Item 3 — Antigos e bons conferentes abandonam a Estrada em busca de melhor remuneração; outros são incorporados ao Exército. Em substituição, são admitidos praticantes improvisados, com prejuizo para o serviço e para a segurança da circulação. Os quadros das estações continuam inteiramente desfalcados de conferentes, visto tratar-se de função que exige aprendizagem, pelo menos de seis meses. A solução seria a fixação de vencimentos minimos, de acôrdo com as exigências atuais da manutenção, afim de evitar o êxodo dos nossos conferentes e admitir, como praticantes de estação, moças, mediante concursos regionais. Artífices para os Depósitos, serão obtidos com a ampliação da nossa escola profissional e elevação dos vencimentos minimos.

Itens 4 e 5 — Faremos referências em capítulos próprios.

Item 6 — Por determinação da Diretoria, serão alteradas as instruções vigentes de modo a coibir os abusos.

E' imprescindivel uma revisão geral nos horários dos trens, tendo em vista as condições da linha e paradas nas estações, aumentando-se ou reduzindo-se a velocidade comercial em determinados trechos.

O aumento de passageiros dos trens NB-1 e NB-2, impõe o desdobramento desses trens, de e para Uberaba e Sul de Minas, conforme justificamos em relatório anterior.

Como, presentemente, não é possivel o desdobramento, por falta de carros e locomotivas, sugerimos a partida do noturno de Belo Horizonte, entre 11 e 12 horas, para alcançar o trem da Mogiana em Amoroso Costa e os nossos da manhã em Lavras e Três Corações, correspondentes aos rápidos da Central em Barra Mansa e Cruzeiro. O noturno para Belo Horizonte partiria de Três Corações em hora conveniente, de acôrdo com os trens correspondentes aos rápidos da Central em Cruzeiro e Barra Mansa. De Uberaba, a partida obedeceria a correspondência em Amoroso Costa. O cruzamento dos noturnos

seria em Garças, como atualmente, fazendo-se a reforma projetada do pátio, de modo que a manobra seja efetuada em 8 minutos, de acôrdo com o estudo dêste Departamento, submetido á apreciação da Diretoria.

Referimos acima, ao desdobramento dos noturnos, via Garças. Não devemos despresar a hipótese da circulação do noturno, entre Belo Horizonte e Sul de Minas, pela bitola de 0m,76.

É a hipótese que mais deseja o Sul do Estado e a R. M. V. está aparelhada para atender, imediatamente, a essa antiga aspiração do povo daquela próspera zona. Assim, os noturnos para Uberaba e Sul de Minas partiriam de Belo Horizonte, respectivamente, entre 12 e 13 horas e entre 15,30 e 16 horas. A volta obedeceria ao critério já mencionado.

A linha da bitola 0,76, entre Divinópolis e Ribeirão Vermelho seria melhorada, sobretudo com a substituição dos trilhos fraturados, empregando-se os retirados do ramal de Passa Três.

TELÉGRAFO

Linhas telegráficas — No dia 4 de novembro ficaram concluidos os serviços do lançamento do 2.º condutor, entre Ibiá e Patrocinio. Está afeto ao Departamento da Linha, o lançamento do 2.º condutor, entre Patrocinio e Goiandira.

Êsse condutor e a substituição dos postes podres, constituem medida muito urgente, exigida pelo crontrôle da circulação dos trens. Os inúmeros postes em mau estado, existentes entre Monte Carmelo e Goiandira, poderão ser substituidos pelos trilhos que forem retirados da 12.ª Residência, se a Diretoria autorizar o emprêgo na referida Residência, dos trilhos do ramal de Passa Três.

Serviram como encarregados dos Distritos Telegráficos os Auxiliares Administrativos, srs. Estanislau Fonseca, Alberto Dias Maciel, Nicolau Scaldaferri, Pedro Quintanilha, Valdemar Vale e José Alves Pimenta.

Distritos telegráficos	SEDES	Extensão em quilômetros
1.º	Andrelândia	639
2.º	Lavras	692
3.º	Ibiá	796
4.º	Ibatiba	528
5.º	Três Corações	551
6.º	Divinópolis	808

O tráfego telegráfico sob o contrôle das Divisões deixou de ser inteiramente satisfatório em 1943; tornaram-se freqüentes os atrazos na transmissão de telegramas e outras irregularidades, por deficiência de pessoal habilitado e de linhas telegráficas.

O contrôle do Movimento exige mais um condutor entre Belo Horizonte e Lavras e entre Patrocínio e Goiandíra.

Exige ainda a instalação de telefones seletivos entre Belo Horizonte e Três Corações.

A conservação dos condutores pertencentes ao Departamento dos Correios e Telégrafos, existentes em posteação da Rêde, foi feita com regularidade.

Entretanto, a falta de ajuste (ou convênio de tráfego mútuo) tem trazido certa dificuldade nos entendimentos sôbre êsse serviço.

Não houve alteração na quantidade de postes telegráficos alugados á Companhia Telefônica Brasileira, que é de 15.210.

Radiogramas — Recebidos 256.901, com 6.434.461 palavras e transmitidos 203.519 com 5.279.939 palavras.

Telegramas de serviço — Recebidos 755.947, com 15.047.768 palavras e transmitidos 836.122, com 13.642.608 palavras.

Telegramas particulares — Recebidos 163.044, com 1.716.013 palavras e transmitidos 85.997, com 1.353.313 palavras.

Interrupções telegráficas — Verificaram-se durante o ano de 1943:

100 com menos de 6 horas;
69 com mais de 6 e menos de 12 horas;
153 com mais de 12 e menos de 24 horas, e
9 com mais de 24 horas.

FISCALIZAÇÃO

Os Fiscais de Transportes, em contacto permanente com o pessoal, prestaram à Estrada, durante o ano de 1943, os mais assinalos serviços. Cumprindo as instruções que definem as suas atribuições, não perderam oportunidades para prestar auxílio ao pessoal, especialmente aos conferentes, cujas irregularidades decorrem, muitas vêzes, da falta de prática. É o seguinte o resumo do serviço executado pela Fiscalização, durante o ano de 1943:

Trens fiscalizados	13.373
Estações examinadas	150
Processos apurados	790
Inquéritos	32
Passagens a pagar	38.570,

na importancia de Cr$ 76.708,60.

Volumes a pagar	13.798,
na importância de Cr$ 17.029,60.	
Quilômetros percorridos	1.224.672
Cadernetas examinadas	10.430
Ocorrências expedidas	7.444
Dias de viagem	6.634

Ronda — Existem 60 rondantes, em 43 estações.

Foram utilizados 63 relógios de ronda e empregados 13.750 discos.

Secção de Expediente — Os trabalhos da Secção de Expediente, subordinada à Fiscalização, correram normalmente durante o ano. A distribuição do expediente de todos os Departamentos e Repartições da Estrada, está afeta a essa Secção, que funciona em uma sala da Estação de Belo Horizonte.

TRAÇÃO

Pelo artigo 18 do Decreto-Lei n.° 132, de 23 de setembro de 1938, à Ajudância da Tração, a cargo de um Ajudante da Tração, compete:

1.°) — estudar todas as medidas necessárias para a coordenação e uniformização dos serviços das Divisões;

2.°) — providenciar o equilibrio do material de tração entre as Divisões, segundo as respectivas necessidades;

3.°) — estabelecer, com o Departamento da Locomoção, as normas para o recolhimento do material a reparar-se e o recebimento do material reparado;

4.°) — fiscalizar os serviços de conduções, abastecimento de locomotivas, lubrificação e limpeza do material de tração e rodante, bem como o de exames periódicos do material;

5.°) — fiscalizar os "stocks" de combustivel e lubrificantes e os consumos de materiais nos diversos serviços;

6.°) — organizar, com o concurso do Departamento da Locomoção, o quadro geral da tração e dirigir as experiências necessárias á sua verificação experimental;

7.°) — organizar o relatório mensal e anual, fazendo comparação e crítica dos resultados conseguidos.

O Engenheiro designado para as funções de Ajudante da Tração, como é do conhecimento da Diretoria, empregou sua atividade em outros setores, não podendo, durante o ano de 1943, prestar a assistência exigida por êsse importante órgão técnico subordinado a êste Departamento.

Combustível — Na R. M. V., como em outras Estradas, houve escassês e mesmo falta de lenha em alguns períodos de 1943. Os motivos são vários, como várias são as opiniões.

Opinam uns, pelo fornecimento com previlégio e outros, pelo fornecimento inteiramente livre. Pelo 1.° sistêma, a Estrada é dividida em trêchos, e o fornecimento é feito mediante contratos. Pelo 2.°, não se estabelece exclusividade, recebendo-se lenha de qualquer pessoa. Um e outro já adotamos na Rêde e em ambos, registrou-se falta de lenha. Em agôsto de 1941 foi abandonado o regime de previlégios, sendo reorganizados todos os serviços de lenha, adotando-se o fornecimento livre com o pagamento à vista.

Verificou-se a esperada reação nos fornecimentos, tendo o consumo de lenha em 1942 atingido a 95,8% sobre o total do combustível empregado.

Essa percentagem baixou para 93,8% em 1943, ocupando o 2.° lugar nos últimos 6 anos.

Os fornecedores estão satisfeitos com as bases da organização em vigor, apresentando restrições quanto á descarga e empilhamento da lenha, preferindo que essas operações sejam efetuadas pela Estrada. Alegam a falta de braços para o côrte da lenha e de gasolina para o transporte até à margem da linha. O carvão adquirido apressadamente para suprir a falta momentânea de lenha, é empregado sem qualquer alteração das fornalhas, preparadas para lenha, resultando atrasos mais freqüentes dos trens, devido a pressão baixa.

Os hortos florestais, já iniciados pelo Departamento da Linha, resolverão as nossas crises de combustível.

Tratando-se, entretanto, de medida demorada, seremos forçados a adotar novas bases para o abastecimento de lenha, adquirindo matas em determinadas zonas e providenciando a própria Estrada o corte da lenha e seu transporte para a margem da linha.

Todos os esforços possíveis são empregados no sentido de se restringir o consumo de carvão. Como exemplo desses esforços, tenho a satisfação de transcrever a exposição do Engenheiro Augusto Morais de Brito Conde, sobre o consumo de combustivel das 4 locomotivas do tipo "Consolidation" que fazem os trens entre Cruzeiro e Passa Quatro, 35 quilômetros dos quais 19 na serra da Mantiqueira:

"N.° 209|10|562|3|43.
Três Corações, 9 de agosto de 1943.
Sr. Chefe do Departamento de Transportes.
Belo Horizonte.

Locomotivas "Consolidation" — Tipo 435

As locomotivas 435, 436, 437 e 438, de fabricação Americana, foram construidas para queimarem carvão.

Essas locomotivas, como é sabido, trafegam exclusivamente entre Passa Quatro e Cruzeiro e prestam à Rêde Mineira de Viação um relevante serviço, dado o seu alto poder de tração.

De há tempos, desejava a Administração que fôsse feita uma transformação nessas locomotivas, que permitisse o uso de lenha, não só porque o custo do carvão era elevado, como por que a aquisição, nem sempre, era fácil.

A guerra atual, que se espalhou por todos os continentes, veiu tornar premente a necessidade da transformação desejada, visto como o carvão, cujo custo hoje é Cr$ 600,00 por tonelada cif. nos portos americanos, não é fácil de adquirir, por falta de navios para seu transporte.

Desde o mês de agôsto de 1939, quando fui nomeado para o cargo de Inspetor da Tração e Estações da 3.ª Divisão, que me venho preocupando com a redução nos gastos de carvão estrangeiro.

Desde logo tomei providências, determinando que as locomotivas tipo 435, passassem a consumir carvão estrangeiro, em mistura com 50% de carvão nacional.

Houve uma grande resistência por parte dos maquinistas e foguistas, visto como, contendo o carvão nacional grande percentagem de enxofre, os gazes castigavam seriamente aqueles empregados, na passagem do túnel do km. 25.

Pedi e obtive máscaras contra gases que, infelizmente, não foforam utilizadas, porque, sendo metálicas, aqueciam bastante e queimavam o rosto da equipagem, além de provocar começo de asfixia.

Resolví, de acôrdo com o então Chefe da 3.ª Divisão, Engenheiro Lincoln Moreira dos Santos Pena, que fosse suprimido um carro de 2.ª classe nos trens PC-3 e PC-4.

Com esta providência, não foi mais necessária tração dupla, quer num sentido, quer noutro, do que resultou uma economia de uma tonelada de carvão por dia (365 toneladas por ano, ou sejam Cr$ 109.500,00) e as equipagens passaram a utilizar a mistura de carvão estrangeiro e nacional, sem relutancia, visto como a equipagem da locomotiva que prestava auxílio, empurrando na cauda do trem é que era a sacrificada.

Posteriormente, determinei que a percentagem de carvão estrangeiro fosse reduzida, o que se conseguiu até 30%.

Abaixo desse limite, não foi possivel descer, porque o carvão nacional provocava empastamento, que, vedando a entrada de ar pelas grelhas, fazia descer a pressão.

Vêzes várias foi preciso parar o trem de carga, no qual se fazia a experiência, para fazer-se limpeza nas grelhas.

Resolví, então, experimentar o consumo de lenha, em mistura com carvão estrangeiro e nacional, em partes iguais, obtendo bom resultado.

À vista disso, determinei que fosse feita experiência em trem de carga, consumindo a locomotiva carvão nacional exclusivamente, em mistura com lenha.

Todas as experiências citadas foram feitas pelo auxiliar da tração Isaias da Silva Carvalho, sob minha orientação.

Obtido bom resultado, proibí o consumo de carvão estrangeiro, que só era permitido quando os trens PC-3 ou PC-4 tivessem de ser auxiliados e sòmente a locomotiva da frente consumiria carvão estrangeiro, evitando-se, dessa maneira, a produção de gases tóxicos, prejudiciais á equipagem da locomotiva do auxilio.

Posteriormente, fiz experiências aumentando a percentagem de lenha, chegando ao consumo mínimo de carvão nacional que foi possivel obter, que era de 1 tonelada por dia, em cada uma das 4 locomotivas "Consolidation".

O sr. Diretor, em seu relatório referente ao ano de 1941, na página 11, referindo-se ao consumo de combustivel, disse: "A Administração da Estrada está vivamente empenhada em diminuir as despesas com a verba de combustivel. E, para conseguir êsse objetivo, a principal medida é a diminuição e, se possivel, a eliminação do emprêgo de carvão".

Na página 40, do citado relatório, transcrevendo o relatório do Departamento de Transportes, encontramos: "O custo médio de 11$580, a que aludimos linhas atrás, poderá, entretanto, ser reduzido, desde que seja abolida a queima de carvão. Para isso, porém, é necessário que, de um lado, o problema da obtenção de lenha seja solucionado de modo definitivo e seguro e, de outra parte, que se processe quanto antes, a modificação das locomotivas "Consolidation" destacadas no serviço da Serra de Mantiqueira, na linha de Cruzeiro, dotando-as de fornalhas maiores e próprias para o consumo de lenha exclusivamente.

Esta providência já foi incluída no programa da Tração para 1942".

A meu vêr, urgia, realmente, uma providência que fizesse cessar o consumo de carvão pelas locomotivas "Consolidation", porém, tomando-se providência diversa.

Com efeito, dotar tais locomotivas de fornalhas maiores, equivaleria a modificar o seu tipo, pois o pêso adicionado, correspondente ao aumento da fornalha e ao maior volume de lenha, não poderia ser distribuido pelas 4 rodas, mesmo se não fosse considerado o grande balanço que dêsse aumento resultaria.

Surgiria, assim, a necessidade de um jôgo suportado por baixo da fornalha, passando as "Consolidations" a serem "Mikados".

Outras dificuldades, muito sérias, teriam que ser resolvidas, como sejam: aumento da caldeira e aumento dos longeirões. O au-

mento do céu da fornalha acarretaria o aumento da caldeira, o que não era fácil, não só porque a R. M. V. não conhece as especificações da chapa de que são construidas as caldeiras das "Consolidations", como porque, mesmo que fossem conhecidas, havia dificuldade de obtenção nos Estados Unidos, em virtude do estado de guerra.

Se, porém, tôdas essas dificuldades fossem superadas, ainda haveria um grave inconveniente: a transformação de cada locomotiva, implicaria em sua paralização nas Oficinas, por um tempo superior a 4 meses.

Por todos êsses motivos, resolví ir de encontro aos desejos dos Srs. Diretor e Chefe do Departamento de Transportes, continuando nas minhas experiências práticas, que me conduzissem a uma solução ideal: — abolição do consumo de carvão.

Como a queima exclusiva de lenha, tinha por maior obstáculo a pequena dimensão da fornalha, do que resultava um fogo deficiente, em virtude de grandes espaços vazios que apareciam entre os diversos páus de lenha, mandei cortar a machado, 20 metros de lenha, com as dimensões de 50 centímetros e determinei ao auxiliar da Tração, Isaias da Silva Carvalho, que fizesse novas experiências com trens de carga, consumindo exclusivamente lenha de 1 metro em mistura com lenha de 50 centímetros.

Dessas experiências, resultou que havia ainda entrada de ar em excesso pelas grelhas e que, pelas suas aberturas passavam brazas que ainda seriam muito úteis.

O citado empregado sugeriu a adoção de novas grelhas, com menores aberturas.

Solicitei, em "SE" n.º 16-U, de 7|1|43, dirigido a essa Chefía, que fôsse o CHO autorizado a fundir grelhas para uma locomotiva "Consolidation", de acôrdo com as especificações por mim enviadas.

Em carta n.º 26-B, de 11|1|43, o sr. Chefe do Departamento da Locomoção autorizou o que pedí.

No dia 14|1|43, acompanhado pela carta n.º 8|10|31|3|43, enviei ao sr. Chefe das Oficinas de Cruzeiro um desenho das grelhas a serem experimentadas.

Estas, apresentavam uma abertura superior de 7|16" e inclinação de 1|8".

Lateralmente, uma grelha cega de 25 centímetros.

No comprimento, as grelhas seriam cegas até 30 centimetros no fundo da fornalha e 15 centímetros na frente.

Por essa forma haveria grande redução na entrada de ar na fornalha e seria evitado o desperdicio correspondente à queda no cinzeiro de brazas de tamanho exagerado.

Recebidas as grelhas pedidas, foi feita experiência na locomotiva 438, no dia 6 de fevereiro deste ano, rebocando o trem CC-2, formado de 5 vagões com 198.383 quilos. Houve ligeira parada no km. 27, onde a rampa forte coincide com uma curva de raio inferior a 100 metros, embora a locomotiva estivesse com 160 libras de pressão. Elevada que foi a pressão a 180 libras, a locomotiva saiu bem até Coronel Fulgêncio.

Essa mesma locomotiva partiu de Cruzeiro rebocando o trem CC-11, com 6 vagões e 167 toneladas, queimando exclusivamente lenha, alcançou Coronel Fulgêncio sem atraso.

À vista dêsse magnífico resultado, passei o "SE" n.º 10-T, de 8|2|43, aos srs. Chefe do Departamento de Transportes, Chefe do Departamento da Locomoção e Chefe das Oficinas de Cruzeiro, comunicando o completo êxito da experiência e pedindo que fosse o Chefe das Oficinas de Cruzeiro autorizado a fundir grelhas iguais para as outras 3 "Consolidations".

Tive o prazer de receber o "SE" n. 82, de 9|2|43, do sr. Chefe do Departamento da Locomoção, autorizando a fundição das 3 grelhas e congratulando-se comigo pelo êxito obtido.

No dia 2 de março, foram colocadas grelhas novas na loc. 437, que partiu de Passa Quatro, rebocando o GC-6, cuja composição era de 16 gaiolas com bovinos e 340 toneladas, auxiliada pela locomotiva 505, que também só consumia lenha. O GC-6 chegou à hora em Rufino de Almeida, onde foi feito o desembarque dos bovinos.

Essa locomotiva voltou de Cruzeiro rebocando o GC-5 composto de 12 carros, com 144.800 quilos; o trem correu à hora.

Idênticas experiências foram feitas em abril e maio com as locomotivas 435 e 436, com o mesmo resultado.

Em 4 de abril, foi feita experiência com a loc. 435, rebocando os trens PC-1, PC-2, PC-3 e PC-4.

Em virtude da velocidade dêsses trens ser maior que a dos trens de carga, foi verificada a necessidade de serem gastos 600 quilos de carvão nacional, em mistura com a lenha para o serviço daqueles 4 trens, o que equivalia a um consumo de 150 quilos para a condução de cada trem de passageiros.

Dessa forma, o consumo diário que vinha sendo de 4 toneladas de carvão nacional, baixou para 600 quilos.

Mandei o 8.º Depósito fabricar duas mesas completas para serra circular e requisitei ao Almoxarifado 2 serras circulares. Fiz instalar uma serra circular em P. Quatro e outra na Rotunda de Cru-

zeiro, afim de, com essas máquinas, cortar lenha para o consumo das locomotivas "Consolidation".

Experiências posteriores levaram-me ao emprêgo de lenha de 4 dimensões: 1 metro, 70 centímetros, 50 centímetros e 30 centímetros. Está sendo cortada, uma percentagem de lenha de metro no meio (fornecendo tocos de 50 centímetros) e outra percentagem a 70 centímetros (fornecendo tocos de 70 centímetros e 30 centímetros).

No dia 5 de maio, foi feita experiência, usando-se a lenha das 4 dimensões acima, rebocando a locomotiva 436, os trens PC-1, PC-2, PC-3 e PC-4, tendo consumido apenas 400 quilos de carvão nacional. O consumo, pois, para a condução de cada trem de passageiros, baixou para 100 quilos.

A economia resultante da providência que tomei é avultada.

Pelos quadros abaixo, poderá essa Chefia ajuizar melhor:

N.° da locomotiva	CARVÃO ESTRANGEIRO CONSUMIDO NO ANO DE:			
	1940	1941	1942	Até 31/7/1943
435	497,0	721,6	388,7	—
436	1 005,9	734,1	206,5	—
437	855,4	892,4	322,3	—
538	754,2	772,8	300,6	—
TOTAIS	3 112,5	3 122,9	1 218,1	—

N.° da locomotiva	CARVÃO NACIONAL CONSUMIDO NO ANO DE:			
	1940	1941	1942	Até 31/7/1943
435	57,0	0,5	88,7	96,7
436	38,1	—	101,5	106,1
437	57,6	—	84,3	54,0
438	48,7	1,0	45,4	48,9
TOTAIS	201,4	1,5	319,9	305,7

O 1.° quadro demonstra que foi reduzido a zero o consumo de carvão estrangeiro, desde janeiro dêste ano. O 2.° mostra que o

consumo de carvão nacional reduziu-se desde junho do ano passado, como se vê abaixo:

MÊSES	Consumo de Carvão Nacional
1942	
Junho	44,1 toneladas
Julho	102,2 »
Agôsto	113,4 »
Setembro	82,2 »
Outubro	88,0 »
Novembro	89,5 »
Dezembro	94,0 »
1943	
Janeiro	105,3 »
Feverelro	84,0 »
Março	55,0 »
Abril	22,4 »
Maio	14.5 »
Junho	11,5 »
Julho	12,5 »

Deixo de me explanar sôbre a razão do resultado obtido, quanto a têrmos conseguido que as locomotivas "Consolidation" queimassem exclusivamente lenha, quando rebocando os trens de carga e apenas 100 quilos de carvão nacional para a condução de cada trem de passageiros, porque é sabido como se passa a combustão na fornalha, não indo o meu mérito além do seguinte: procurar um meio de reduzir a entrada de ar na fornalha com a aplicação de grelhas adequadas e idealizar a queima de lenha de diversos tamanhos, com o que os espaços vazios surgidos entre a lenha de 1 metro eram tapados pelos pedaços de lenha reduzidos que o foguista, no momento oportuno, quando maior esfôrço era exigido da locomotiva, sàbiamente colocava no lugar adequado.

Confessando-me satisfeito pela economia que conseguí obter, para a nossa Estrada, é que venho trazer ao vosso conhecimento o resultado alcançado, sem visar glórias, que não me são devidas.

Estou enviando esta carta em 2 vias, para que, se julgardes conveniente, seja encaminhada uma cópia ao Sr. Diretor.

Saudações.

a) — A. BRITO CONDE — Chefe da 3.ª Divisão".

Em quadro anexo discriminamos o consumo de combustível por mês, indicando as percentagens de lenha, carvão estrangeiro e carvão nacional.

Consumo de combustível nos últimos 6 anos

ANOS	Percuso de loc.	Lenha m3	Carvão nacional T	Carvão estrang.º t	Total reduzido a lenha m3	Consumo por 100 loc. km
1938....................	7 986 014	999 730	3 359,9	13 834,6	1 158 235,4	14,503
1939....................	7 834 444	826 668,7	3 858,2	12 651,2	976 329,9	12,462
1940....................	7 143 748	726 334,6	3 226,6	10 109,3	846 787,2	11,853
1941.......	7 374 956	776 431,0	6 704,1	5 837,6	875 031,6	11,864
1942....................	7 769 956	915 606,1	750,5	3 517,8	955 287,1	12,293
1943....................	8 401 415	1 052 183,8	3 733,4	4 875,6	1 123 310,2	13,370

DESPESA TOTAL DE COMBUSTÍVEL NOS ÚLTIMOS ANOS

ANOS	Percuso de loc.	Despesa com combustível	Despesa por 100 loc. quilômetro
1938..........	7 956 011	Cr $ 8 676 910,00	Cr $ 108,15
1939....................	7 831 441	Cr $ 9 315 259,02	Cr $ 118,90
1940....................	7 143 748	Cr $ 9 509 571,49	Cr $ 133,11
1941........	7 374 946	Cr $ 9 524 663,39	Cr $ 129,14
1942....................	7 761 946	Cr $10 316 327,55	Cr $ 132,77
1943	8 401 415	Cr $15 667 247,81	Cr $ 186,48

PERCENTAGEM DO CONSUMO DE LENHA, CARVÃO NACIONAL E CARVÃO ESTRANGEIRO NOS ÚLTIMOS 6 ANOS

Anos	Lenha m3	Carvão nacional t	Carvão estrangeiro t	Total reduzido a lenha - m3	Percentagem		
					Lenha	Carvão nac.	Carvão estrg.
1938....	999 730,8	3 359,9	13 834,6	1 158 235,4	86,3	1,7	11,9
1939....	826 688,7	3 858,2	12 615,2	976 329,9	84,7	2,4	12,9
1940....	728 334,6	3 226,6	10 109,3	846 787,2	85,8	2,3	11,9
1941....	776 431,0	6 704,1	5 837,6	875 631,6	88,7	4,6	6,7
1942....	915 606,1	750,5	3 517,8	955 287,1	95,8	0,5	3,7
1943....	1 052 183,8	3 733,4	4 875,6	1 123 340,2	93,7	2,0	4,3

Lubrificação — Durante o ano de 1943 foram observadas as instruções em vigor desde a organização da R. M. V.

Em quadro anexo indicamos a quantidade de veículos lubrificados em 1943, por Divisão e por pôsto de conserva.

O número de aquecimentos, que era superior a 5.000 por ano, baixou para 126 em 1942, o melhor resultado já conseguido nesta Estrada.

Êsse número foi de 301 em 1943.

AQUECIMENTO POR DIVISÃO

ANOS	DIVISÕES			TOTAL
	1.ª	2.ª	3.ª	
1942......................	77	40	9	126
1943......................	161	78	64	301

LUBRIFICAÇÃO DE CARROS E VAGÕES

Mancais quentes e veículos lubrificados.

ANO DE 1942 E 1943

ANOS	Veículos quilômetros	Veículos lubrificados (Revisão periodica)	Mancais quentes	Mancais quentes por 1 000 000 de veículos quilômetros
1942........	42 503 187	3 193	126	2,9
1943.......	54 113 599	3 196	301	5,5

CONSUMO DE OLEO E ESTOPA POR 1.000 LOC. QUILOMETROS

ANOS	Percurso de locomotivas	CONSUMO				Consumo de óleo e estopa por 1000 loc. km	
		ÓLEO		Total	Estopa	Óleo	Estopa
		Cilindro	Máquina				
1939.. ..	7 834 441	86 021,5	90 733,2	176 754,7	17 245,7	22,5	2,2
1940......	7 143 748	77 497,7	83 463,5	160 961,2	20 066,3	22,5	2,8
1941......	7 374 916	76 027,5	81 948,2	157 975,7	21 906,5	21,4	2,9
1942......	7 769 956	69 008,9	75 731,9	144 740,8	23 866,6	18,6	3,0
1943......	8 401 415	70 044,1	77 516,1	147 560,2	19 775,2	17,5	2,3

Iluminação de carros — As freqüentes irregularidades verificadas na iluminação dos carros, decorrem da falta de pessoal especializado nos depósitos e também de uma fiscalização mais adequada.

Exerceram, em 1943, as funções de Chefe de Depósito, os Auxiliares Administrativos:

1.° Depósito — Sr. Eloi de Oliveira
2.° Depósito — Sr. Miguel Rodrigues Pato
3.° Depósito — Sr. João Cunha Filho, até 31 de janeiro, e Sr. Evaristo de Barros Filho
4.° Depósito — Sr. Geraldo Dineli
5.° Depósito — Sr. Pedro Vieira
6.° Depósito — Sr. Antônio Panissi
7.° Depósito — Sr. Osvaldo Fernandes Costa

8.° Depósito — Sr. Abraão Loureiro Filho
9.° Depósito — Sr. Manuel Martins
10.° Depósito — Sr. Xisto Loureiro
Destacamento de Bom Despacho — Sr. João Martins Lara.

LINHA

Extensão das linhas em 31|12|43: 3.984,549 km.

Dormentes — Em 31|12|42 existia um saldo de 23.653 dormentes. Foram marcados 682.939 e empregados 627.152, passando para o ano de 1944 o saldo de 79.440.

Quantidade de dormentes aplicados de 1935 a 1943 — Custo médio e preço médio

ANO	QUANTIDADE	Cr$	PREÇO Cr$
1935	580 737	2 755 564,58	4,744
1936	482 398	2 296 999,84	4,761
1937	528 603	2 491 357,30	4,713
1938	633 961	3 486 300,60	5,499
1939	724 389	4 160 714.80	5,743
1940	659 481	3 673 285,02	5,578
1941	400 657	2 207 620,07	5,51
1942	371 787	2 520 715,86	6,78
1943	623 667	4 577 715,73	7,34
TOTAL	5 005 680	28.175.573,85	5,629

O emprego médio nos últimos nove anos foi de 556.187

Quantidade de dormentes, por classe, aplicados de 1940 a 1943

ANOS	Especiais		1.ª classe		2.ª classe		3.ª classe	
	Quant.	%	Quant.	%	Quant.	%	Quant.	%
1940	2.415	0,4	133.832	20,2	293.163	44,5	230.071	34,9
1941	5.012	1,2	26·835	6,7	130.498	32,6	238.312	59,5
1942	4.050	1,1	31.319	8,4	87.065	23,4	249.352	67,1
1943	625	0,1	47.848	7,7	119.123	19,1	456.071	73,1

NOTA: — Os dormentes de 3.ª classe passaram a ser recebidos a partir de maio de 1941.

Admitindo-se a duração média de 7 anos para os nossos dormentes, média exagerada tendo em vista os recebimentos em escalas elevadas de dormentes de 3.ª classe, a previsão deveria ser de 900.000, aproximadamente. Nessa base, a quantidade de dormentes para 1943 foi fixada em 870.000, despresados os deficits anteriores. Foram empregados 623.667, verificando-se o deficit de 246.333 dormentes.

Para a Estrada, seria de tôda conveniência o emprêgo, em maior escala, de dormentes de 1.ª classe ou mesmo de 2.ª desde que êstes fôssem da essência daqueles, com defeitos toleráveis na marcação. Infelizmente não conseguimos o aumento das cifras da 1.ª classe, apesar das concessões estabelecidas.

Em futuro não muito remoto, seremos forçados ao tratamento de dormentes, visando uma durabilidade econômica para os dormentes da zona servida pela Estrada.

Transcrevo a seguir o trecho do relatório da 2.ª Divisão em que o Engenheiro Rainulfo Schetino justifica o tratamento de dormentes:

> "O problema da segurança da Linha, continua ainda dependendo do maior emprêgo de dormentes. Infelizmente, a tendência dessa situação agrava-se cada vez mais devido o emprêgo em grande escala de dormentes considerados de 3.ª classe.
>
> Não só o custo de renovação dêsse material é muito maior, como também a porcentagem de dormentes a substituir anualmente, cresce ràpidamente. Segundo Raymond em sua obra "Elementos of Railroad Engineering" diz que o dormente mais econômico é aquêle que exige o mais baixo custo de serviço por ano. Conhecendo-se o custo inicial do dormente empregado e a sua vida de serviço, pode-se calcular encargo anual utilizando-se a fórmula abaixo:

$$aA = P \quad \frac{r (1 + r) n}{(1 + r) n - 1}$$

onde:

A = encargo anual;

P = total do custo inicial (custo do dormente mais a mão de obra);

n = duração do dormente em anos;

r = taxa de juros.

De acôrdo com as nossas estatísticas, o custo do dormente empregado e respectivo transporte importa em .... Cr $2,00.

Tomemos dois exemplos e admitamos a duração do dormente de 1.ª classe em 15 anos e o de 3.ª em 3 anos.

Vejamos quais são os encargos anuais:

1.° — Dormente de 1.ª classe: 15 anos)

	Cr $
Custo do dormente	11,00
Transporte e emprêgo	2,00
	13,00

2.° — Dormentes de 2.ª classe (3 anos)

Custo do dormente	6,00
Transporte e emprêgo	2,00
	8,00

Admitindo uma taxa de juros de 4 % encontramos na tabela XLIII do referido livro os seguintes valores para a expressão:

$$\frac{r\ (1 + r)\ n}{(1 + r)\ n - 1}$$

Para 15 anos	0,1030
Para 3 anos	0,3741

Os encargos anuais, ou anuidades seriam respectivamente:

Dormente de 1.ª classe —	0,1030 x 13,00	=	1,339
Dormente de 3.ª classe —	0,3741 x 6,00	=	2,244
Diferença			0,905

Verifica-se a grande margem de economia com o emprêgo do dormente de 1.ª classe. Dêsse exemplo chegamos as seguintes conclusões:

Durante 15 anos, com o emprêgo do dormente de 1.ª classe a Estrada pagaria a anuidade de Cr $1,33 ou sejam Cr $20,08 no fim daquele tempo.

Com o emprêgo de dormentes 3.ª classe, a anuidade seria de Cr $2,24 e no fim dos mesmos 15 anos, pois a Estrada se-

ria obrigada a substituí-lo de 3 em 3 anos, pagaria o total de Cr $33,66. Resultaria então uma economia de . . . . Cr $13,58 no fim dos 15 anos.

Além do fator econômico, o número de dormentes a substituir decresceria anualmente em conseqüência da sua maior durabilidade. Reconhecendo, entretanto, a escassês de dormentes de 1.ª classe, seria conveniente que a Rêde organizasse um serviço de tratamento dêsse material usando os processos atuais de empregnação de soluções químicas."

Trilhos — Dentre os problemas vitais da R. M. V., o de trilhos ocupa, sem contestação, o primeiro plano. Em vários trechos, a situação da via permanente é alarmente devido ao estado dos trilhos já inutilizados pelo uso excessivo, além dos limites permitidos, situação agravada pela deficiência de dormentes em quantidade e qualidade e falta de pregos e parafusos.

Nos relatórios anteriores, procuramos sempre justificar a urgência de um programa anual para substituição de trilhos.

Em observância a êsse programa, seriam adquiridos trilhos e acessórios do tipo mais adequado. — 32 kg por metro corrente — para as Linhas de maior tráfego, inicialmente, Garças a Belo Horizonte. Os trilhos retirados da Linha seriam aplicados nos trechos de tráfego menos intenso, onde os trilhos nenhuma segurança oferecem à circulação.

TRILHOS EXISTENTES NA RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO, POR TIPO

RESUMO GERAL

Tipo de Trilho	Extensão km	Tipo de Trilho	Extensão km
17,000	20,000	24,800	655,699
17,500	442,355	25,000	1.066,008
19,500	64,338	25,100	370,399
21,500	129,733	29,760	35,700
22,000	69,355	30,833	81,690
22,320	62,775	32,240	203,200
22,340	598,297	34,720	185,000
SOMA	1.386,853	SOMA	2.597,696

SOMA GERAL 3.594,549

Durante o ano de 1943, exerceram a função de Eng.-Residente:

1.ª Residência — Engenheiros Antônio Peixoto Filho até maio e Osvaldo de Selos Rocha de junho a novembro.

2.ª Residência — Engenheiros Osvaldo de Selos Rocha até abril, e Carnot de Pádua Hermeto.

3.ª Residência — Engenheiros Pio Pôrto de Menezes até outubro e Alberto Gonçalves Gomes.

4ª Residência — Engenheiro Alfredo Arantes Filho.

5.ª Residência — Engenheiros Francisco Martim Maldonado até novembro e Romero Gonçalves Ferreira.

6.ª Residência — Engenheiro Aurélio Pires Júnior.

7.ª Residência — Engenheiro Fortunato Ezagui.

8.ª Residência — Engenheiro José de Assis Fonseca.

9.ª Residência — Engenheiro Fernando Levenhagem de Melo.

10.ª Residência — Engenheiro José Albuquerque Figueiredo.

11.ª Residência — Engenheiro Antônio Alexandre Nogueira Mendes.

12.ª Residência — Engenheiros Otávio dos Reis Gordilho até fevereiro, Martius Petain de Araujo Milton até novembro e Milton de Magalhães Rondas.

13.ª Residência — Engenheiros Francisco Botelho Martins Vieira até abril e Afonso Lúcio dos Santos.

14.ª Residência — Engenheiros Aristilo Cícero de Carvalho até março e Otávio dos Reis Gordilho.

15.ª Residência — Engenheiros Sir Palhano Cadaval até setembro, Afonso Lúcio dos Santos até outubro e Martius Petain de Araujo Milton.

16.ª Residência — Engenheiro Jorge Tibiriçá Bouchervile Filho.

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES

ÍNDICE DOS QUADROS ANEXOS AO RELATÓRIO DE 1943

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO

MOVIMENTO DE VERANISTAS

ANOS DE 1942 E 1943

ESTAÇÕES	ANOS	
	1942	1943
Cambuquira	3 668	3 739
Caxambu	9 454	12 533
Lambari	2 037	2 399
São Lourenço	8 901	13 061
TOTAL	24 060	31 732

ROMEIROS TRANSPORTADOS NA 3.ª DIVISÃO

Anos de 1942 e 1943

MESES	1942	1943
Janeiro	300	922
Fevereiro	190	258
Março	—	—
Abril	86	234
Maio	236	214
Junho	1.236	350
Julho	474	526
Agôsto	1.484	2.784
Setembro	1.668	4.404
Outubro	1.474	3.936
Novembro	642	862
Dezembro	1.272	1.520
TOTAL	9.062	16.010

J

F

M

A

M

Ju

Ju

A

Se

O

N

D

TO

RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO

QUANTIDADE DE CAFÉ DESPACHADO NOS ANOS DE 1941 a 1943

UNIDADE — SACOS —

MÊSES	1941					1942					1943				
	Santos	Marítima	Angra	D. N. C.	Total	Santos	Marítima	Angra	D.N.C.	Total	Santos	Marítima	Angra	D.N.C.	Total
Janeiro	20 768	88 259	26 619	2 376	138 022	2 302	62 535	46 688	—	101 525	3 406	128 473	45 046	—	176 925
Fevereiro......	13 757	61 853	24 422	2 911	102 943	1 078	50 995	29 669	110	81 742	6 478	81 197	23 569	—	111 244
Março..	18 302	58 784	35 250	4 742	117 108	4 375	54 172	37 916	8	96 471	7 376	93 740	29 755	16	130 887
Abril..........	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 309	82 379	27 355	33	115 076
Maio...........	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	167	49 266	14 316	166	63 915
Junho..........	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 919	5 119	—	12 038
Julho........ ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 598	3 839	—	7 437
Agôsto.........	40 024	62 779	7 419	323	110 555	—	—	—	—	—	—	2 723	1 880	—	4 603
Setembro	27 165	79 227	29 990	347	136 729	—	—	—	—	—	—	4 778	3 846	—	8 624
Outubro.	10 654	53 739	20 233	360	90 016	—	400	—	—	400	56 809	46 937	13 337	—	117 083
Novembro......	9 931	46 537	45 976	113	102 557	—	182	—	—	182	116 658	125 949	34 142	—	276 744
Dezembro ...	8 158	35 552	71 263	116	115 119	5 600	120 683	38 140	—	162 423	63 829	121 335	28 424	—	233 588
TOTAL......	148 799	491 760	261 202	11 253	913 049	16 345	278 967	147 313	118	442 743	260 027	747 294	230 628	215	1 258 164

Rede Mineira de Viação

CAFÉ EM TRANSITO DA "MOGIANA" EM SAPUCAÍ E TUIUTI, DURANTE O ANO DE 1943.

SAFRAS 42/43 e 43/44.

ESTAÇÕES	Santos	Maritina	Angra	DNC	TOTAL
RECEBIDOS					
Tuiuti	—	50 227	8 408	—	58 635
Sapucaí	—	25 814	43 842	—	69 656
SOMA	—	76 041	52 250	—	128 291
DESPACHADO EM					
Tuiuti	—	50 827	8 408	—	59 235
Sapucaí	—	25 814	44 720	—	70 534
SOMA	—	76 641	53 128	—	129 769

OBSERVAÇÕES: — O café constante deste quadro foi incluído no [quadro geral do movimento do café de 1943.

CAFÉ CARREGADO DURANTE O ANO DE 1943

MESES	Santos	Maritina	Angra	DNC	TOTAL
Janeiro	5 845	74 818	17 028	—	97 691
Fevereiro	1 157	49 273	14 540	—	64 970
Março	3 356	67 738	30 229	16	101 339
Abril	2 099	66 153	17 170	2	85 424
Maio	293	81 897	15 970	—	98 160
Junho	4 224	60 785	12 343	40	77 392
Julho	7 752	55 546	11 319	—	74 617
Agôsto	2 697	61 603	12 283	157	76 740
Setembro	358	9 143	15 221	—	24 722
Outubro	4 000	8 631	1 452	—	14 083
Novembro	40 060	72 324	16 768	—	129 152
Dezembro	53 787	76 226	21 233	—	151 246
SOMA	125 628	684 137	185 556	215	995 536

J

A

Se

Ou

Nov

Deze

T

RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO

VEÍCULOS CARREGADOS DURANTE O ANO DE 1943

MESES	1ª DIVISÃO									2.ª DIVISÃO				3.ª DIVISÃO				TOTAL		
	BITOLA DE 0,76				BITOLA DE 1,00				Total 2 bitolas	BITOLA DE 1,00				BITOLA DE 1,00				Bitola de 0,76	Bitola de 1,00	GERAL
	V	G	P	Total	V	G	P	Total		V	G	P	Total	V	O	P	Total			
Janeiro	750	12	109	871	871	91	381	1 146	2 017	1 024	218	247	1 489	981	327	308	1 616	871	4 151	5 022
Fevereiro	791	—	276	1 067	759	201	566	1 526	2 593	902	251	390	1 573	781	287	270	1 338	1 067	4 533	5 600
Março	567	12	653	1 232	948	190	557	1 695	2 927	1 146	314	388	1 848	872	380	259	1 511	1 232	5 054	6 286
Abril	863	14	313	1 190	849	178	710	1 737	2 927	1 188	398	267	1 853	842	390	288	1 520	1 190	5 140	6 330
Maio	768	18	375	1 161	869	255	859	1 983	3 144	1 063	438	330	1 831	791	470	370	1 631	1 161	5 448	6 609
Junho	837	20	418	1 275	1 026	95	728	1 849	3 124	1 272	336	291	1 899	859	330	373	1 562	1 275	5 310	6 585
Julho	1 020	22	912	1 994	1 081	83	727	1 896	3 890	1 206	291	470	1 967	870	369	359	1 598	1 994	5 461	7 465
Agôsto	1 175	25	501	1 701	1 131	74	793	2 001	3 705	1 141	251	316	1 714	937	380	410	1 727	1 701	5 442	7 146
Setembro	837	18	215	1 070	1 034	55	918	2 007	3 077	1 191	289	329	1 809	841	487	394	1 722	1 070	5 538	6 608
Outubro	914	15	363	1 292	991	89	762	1 865	3 157	1 206	379	447	2 032	813	382	424	1 619	1 292	5 516	6 808
Novembro	596	32	288	916	735	130	695	1 560	2 476	1 176	405	265	1 846	884	365	373	1 622	916	5 028	5 944
Dezembro	918	28	255	1 231	910	150	542	1 602	2 833	1 138	403	269	1 810	872	366	374	1 612	1 231	5 054	6 285
TOTAL	10 396	216	4 391	15 003	11 040	1 509	8 228	20 567	35 570	13 656	3 966	4 109	21 731	10 246	4 540	4 202	18 987	15 003	61 775	76 558

V — Vagões fechados

O — Gaiolas

P — Pranchas ou gôndolas

RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO

CONSUMO DE COMBUSTÍVEL NO ANO DE 1943

MESES	Lenha m 3	CARVÃO		Total em lenha	Custo global Cr $			Custo metro em lenha Cr $	PERCENTAGEM DE COMBUSTÍVEL		
		Estrangeiro reduzido a lenha m 3	Nacional reduzido a lenha m 3						Lenha	Carvão est.°	Carvão nacional
Janeiro	81.295	—	7 779	89 074	970	906,	60	10,90	91,3	—	8,7
Fevereiro	82.168	—	7 092	89 260	999	712,	00	11,20	92,1	—	7,9
Março	90.757	324	5 244	96 325	1 069	307,	50	11,10	94,2	0,4	5,4
Abril	87.274	1 395	902	89 571	991	238,	10	11,10	97,5	1,5	1,0
Maio	93.704	642	172	94 518	1 030	698,	00	11,00	99,2	0,6	0,2
Junho	98.680	1 916	214	100 810	1 115	991,	00	11,10	97,9	1,9	0,2
Julho	101.680	1 492	163	103 335	1 198	656,	00	11,60	98,4	1,4	0,2
Agôsto	100.399	591	110	101 100	1 213	200,	00	12,00	99,3	0,6	0,1
Setembro	97.060	1 648	119	98 827	1 195	924,	00	12,00	98,2	1,7	0,1
Outubro	97.089	4 178	115	101 385	1 216	620,	00	12,00	95,8	4,1	0,1
Novembro	86.713	15 212	230	102 155	1 355	661,	60	13,30	84,9	14,9	0,2
Dezembro	87.000	22 666	709	110 591	1 501	689,	98	13,58	78,7	20,7	0,6
TOTAL	1.103.825	50 264	22 852	1 176 941	13 807,	534,	68	11,75	93,8	4,3	1,9

RÉDE MINEIRA DE VIAÇÃO

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES

AJUDANCIA DO MOVIMENTO – TELÉGRAFO

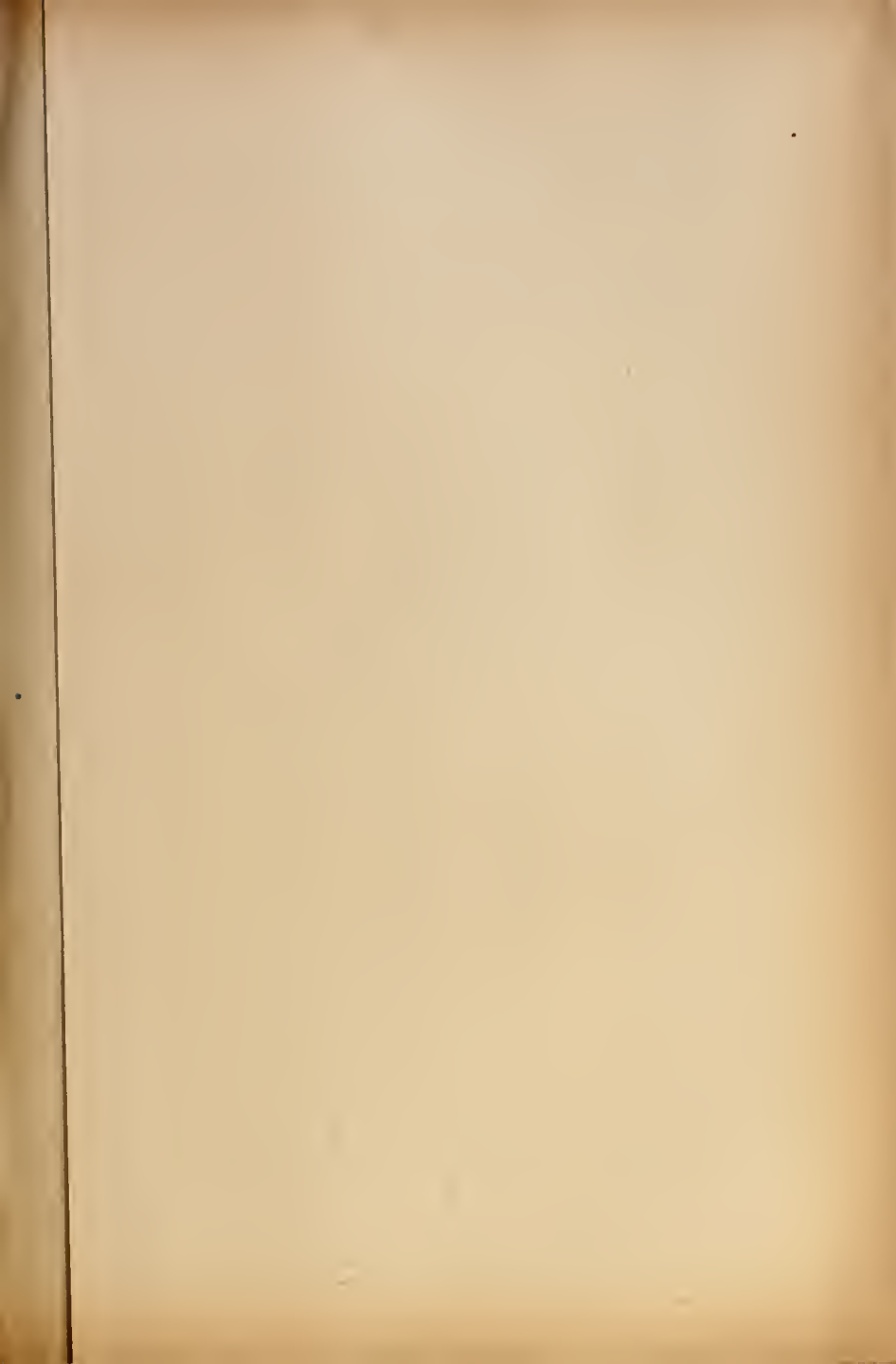
ESTATÍSTICA DOS TELEGRAMAS RECEBIDOS E TRANSMITIDOS DURANTE O ANO DE 1943

HISTÓRICO	SERVIÇO DA ESTRADA				SERVIÇO DE PARTICULARES			
	Recebidos		Transmitidos		Recebidos		Transmitidos	
	Quantidade	N.º de palavras	Quantidade	N.º de palavras	Quantidade	N.º de palavras	Quantidade	N.º de palavras
1.ª Divisão	183.444	4.397.898	175.814	3.192.576	98.675	785.060	29.940	479.331
2.ª Divisão	260.214	5.132.056	275.190	4.853.803	42.867	618.546	35.054	552.252
3.ª Divisão	301.292	5.341.462	384.087	5.562.266	21.502	312.407	21.003	321.730
Sala de Aparelhos da Administração Central	10.967	176.352	1.031	33.963	—	—	—	—
SOMA	755.947	15.047.768	836.122	13.642.608	163.044	1.716.013	85.997	1.353.313

RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES — TELÉGRAFO

ESTATISTICA DOS RADIOGRAMAS RECEBIDOS E TRANSMITIDOS DURANTE O ANO DE 1943

ESTAÇÕES	RECEBIDOS		TRANSMITIDOS	
	Quantidade	N.º de palavras	Quantidade	N.º de palavras
PSD —2 Barra Mansa	9 365	237 786	1 805	46 624
PSD —3 B. Horizonte	202 822	5 182 187	41 579	1 061 342
PSD —4 Divinópolis	6 750	105 149	15 902	249 593
PSD—5 — T. Corações	14 199	207 489	48 048	1 235 156
PSD—6 — Ibiá	8 029	137 840	16 874	378 190
PSD—7 — Lavras	15 736	564 010	79 251	2 309 034
SOMA	256 901	6 434 461	203 519	5 279 939

PERCURSO E CONSUMO POR ESPÉCIE DE TREM — TRAÇÃO A VAPOR — NAS TRÊS DIVISÕES — NAS DUAS BITOLAS

ANO DE 1943

ESPÉCIE DE TREM	Perc. loc. ou trem	LENHA m³	CARVÃO (Ton.)		OLEOS (Litros)			ESTOPA (Kg)
			Nacional	Estrangeiro	Cilindros	Máquina	Friso	
TRENS REMUNERADOS:								
Passageiros	1 761 820	152 211,5	762,9	1 389,4	12 087,8	13 845,0	4 020,6	3 031,1
Especiais de passageiros	31 282	[illegible]	11,1	29,6	421,4	461,0	71,5	103,8
Mistos	1 533 278	[illegible]	626,0	625,0	12 913,8	14 089,1	5 495,0	4 609,0
Subúrbios	156 271	[illegible]	113,5	1,8	1 276,6	1 291,7	254,4	724,2
Mercadorias	2 747 096	[illegible]	1 358,3	2 150,1	22 357,6	24 003,4	6 705,4	5 531,7
Animais	138 374	[illegible]	90,3	116,7	1 246,3	1 411,4	376,5	331,1
Especiais militares	5 778	[illegible]	2,4	8,6	48,5	49,1	11,1	13,4
Fundo de melhoramento	148 291	[illegible]	17,0	7,3	1 260,4	1 299,2	292,2	310,4
Locomotiva de auxílio	51 926	[illegible]	59,4	70,6	619,8	725,0	144,4	178,4
Serviço de eletrificação	1 231	[illegible]	1,1	—	15,6	15,4	7,2	8,0
Serviço da construção	[illegible]	[illegible]	—	—	2,8	2,5	0,9	1,0
SUB TOTAL	6 781 140	[illegible]	3 062,0	4 403,4	32 280,6	57 709,8	17 403,8	14 853,1
TRENS NÃO REMUNERADOS REUNIDOS:								
Especial de inspeção	609	[illegible]	1,5	—	6,2	7,8	1,4	2,5
Especial de pagamento	75 531	[illegible]	16,3	22,8	506,7	550,3	151,6	134,3
Especial de lastro de lenha	900 700	[illegible]	262,5	136,7	7 740,9	8 251,8	2 039,9	1 951,7
Especial da V. P.	205 303	[illegible]	28,1	58,9	1 850,6	2 152,9	692,8	615,2
Especial de socorro	37 800	[illegible]	26,3	27,0	368,8	409,3	110,0	103,5
Especial de abastecimento	2	1,0	—	—	0,1	0,1	—	—
Composição de experiência	133	24,0	—	—	5,4	12,6	0,2	0,1
Locomotiva de experiência	6 519	[illegible]	9,1	3,0	655,0	1 399,2	15,4	6,0
Locomotiva isolada	129 440	[illegible]	58,5	36,5	1 041,5	1 165,4	265,3	203,6
Locomotiva c/ bs. pvor. apagada	2 911	[illegible]	—	—	22,5	25,5	8,0	8,9
Locomotiva em ordem rebocada	31 222	[illegible]	4,8	8,4	228,2	252,0	51,1	44,9
Especial p/c. da 1.ª Divisão	813	[illegible]	1,7	—	3,5	3,5	1,3	4,9
Especial p/c. da 3.ª Divisão	68	8,0	—	—	0,7	0,8	0,3	0,5
Especial p/c. da Diretoria	[illegible]	[illegible]	—	—	3,0	3,0	2,0	1,5
Especial p/c. do Departamento Financeiro	[illegible]	[illegible]	0,5	—	1,9	2,1	1,0	0,5
Especial p/c. do Departamento da Linha	49	7,0	—	—	0,5	0,2	0,1	—
SUB TOTAL	1 391 4?5	183 184,0	479,3	293,0	12 468,5	14 286,7	3 242,4	3 079,9
Manobras n/ Estação Departamento e Oficina	1 667 350	[illegible]	187,1	177,5	5 253,8	5 421,6	862,7	1 802,4
Pront.º n/ Estação Departamento e Oficina	1 245 810	[illegible]	5,0	1,7	38,2	28,0	11,4	39,8
SUB-TOTAL	2 913 190	[illegible]	192,1	179,2	5 292,0	5 449,6	874,1	1 842,2
TOTAL GERAL	11 088 735	1 052 1?7,8	3 733,4	4 875,6	70 041,1	77 516,1	21 519,8	19 775,2

PERCURSO E CONSUMO POR ESPÉCIE DE TREM — TRAÇÃO ELÉTRICA

2.ª DIVISÃO — ANO DE 1943

ESPÉCIE DE TREM	Perc. de loc. ou trens	k. w. h.	ÓLEOS — LITROS		Estôpa kg
			Ma[illegible]	Filzo	
TRENS REMUNERADOS:					
Passageiros	181	1 690	0,5	0,5	—
Especiais de passageiros	862	5 129	1,1	1,1	0,1
Mistos	254 177	2 092 120	675,8	661,6	398,5
Mercadorias	195 963	1 945 711	511,0	497,7	379,9
Animais	9 761	90 509	15,1	14,1	6,5
Fundo de melhoramento	181	1 165	—	—	—
SUB TOTAL	461 125	1 137 023	1 136,5	1 075,3	785,3
TRENS NÃO REMUNERADOS					
Especial de pagamento	2 236	16 092	4,2	3,7	1,7
» » lastro de lenha	32 123	126 036	73,9	73,7	44,0
» » » da V. P.	13 121	14 050	68,7	12,6	43,8
» da tração elétrica	17 258	12 928	43,2	42,4	36,8
» de socorro	1 691	7 289	4,5	4,0	0,5
Locomotiva de experiência	451	954	0,5	0,5	—
» isolada	22 117	56 142	60,3	54,5	29,3
» rebocada, avariada ou apagada	77	—	—	—	—
» em ordem rebocada	10 516	6 710	15,6	14,7	7,9
SUB TOTAL	99 620	240 201	270,8	236,1	164,0
Manobra nas estações, deposito e oficinas	42 620	1 055	1,0	0,8	0,5
Prontidão » » » » »	1 815	—	—	—	—
SUB TOTAL	44 465	1 055	1,0	0,8	0,5
TOTAL GERAL	605 410	1 378 279	1 408,3	1 312,2	949,8

LOCAL			TRANSFERÊNCIAS EFETUADAS	OBSERVAÇÕES
Divisões	Residências			
1.ª	4.ª	7	20 769	Recebido de outra Residência
	5.ª	5	8 090	Fornecido a » »
	11.ª	9	45 354	Recebido de » »
	12.ª	9	24 669	Fôrnecido a » »
	13.ª	0	78 859	» » »
	14.ª	5	21 027	Recebido de » »
	15.ª	3	447	Fornecido a » »
	16.ª	1	4 829	Recebido de » »
SOMA..................		9	22 086	Fornecido a outra Divisão
2.ª	1.ª	3	32 551	Recebido de outra Residência
	2.ª	0	12 215	» » » »
	3.ª	0	25 812	Fornecido a »
	6.ª	8	2 072	Recebido de » »
SOMA..................		1	21 026	Recebido de outra Divisão
3.ª	7.ª	9	2 385	Fornecidos a outro Residência
	8.ª	9	1 800	» » » »
	9.ª	1	1 151	» » » »
	10.ª	5	2 779	» » » »
SOMA..................			8 115	Fornecidos a outra Divisão
TOTAL DO DEPARTAMENTO			7 175	Em trânsito

NOTA: Foram emp

RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO

MOVIMENTO GERAL DE DORMENTES EM 1943

LOCAL		SALDO DE 1942	MARCADOS	TOTAL	EMPRÊGO NAS RESIDÊNCIAS	SALDO PARA 1944	TOTAL	TRANSFERÊNCIAS EFETUADAS	OBSERVAÇÕES
Divisões	Residências								
1.ª	4.ª	1 300	27 158	28 458	49 227	—	49 227	20 769	Recebido de outra Residência
	5.ª	801	64 524	65 325	53 476	3 759	57 235	8 090	Fornecido a » »
	11.ª	43	1 472	1 515	46 794	75	46 869	[illegible]	Recebido de » »
	12.ª	—	64 088	64 088	32 012	7 407	39 419	[illegible]	[illegible] a » »
	13.ª	2 719	137 650	140 369	37 595	23 912	61 510	[illegible]	[illegible] » »
	14.ª	4 556	38 992	43 548	65 046	11 529	[illegible]	[illegible]	[illegible] de » »
	15.ª	361	48 529	48 890	33 456	14 957	48 413	417	Fornecido a » »
	16.ª	54	33 538	33 592	39 121	—	38 421	[illegible]	Recebido de » »
SOMA		9 831	415 951	425 783	340 000	59 699	405 699	22 086	Fornecido a outra Divisão
2.ª	1.ª	1 550	572	2 122	33 013	1 660	34 673	32 551	Recebido de outra Residência
	2.ª	909	15 736	16 645	28 860	—	28 860	12 215	» » » »
	3.ª	260	68 502	68 762	41 917	1 033	42 950	25 812	Fornecido a » »
	6.ª	2 827	18 459	21 286	22 584	774	23 358	2 072	Recebido de » »
SOMA		5 546	103 269	108 815	126 404	3 437	129 841	21 026	Recebido de outra Divisão
3.ª	7.ª	—	42 834	42 834	37 963	2 456	40 419	2 585	Fornecidos a outra Residência
	8.ª	2 678	38 271	40 949	37 533	1 616	39 149	1 800	» » » »
	9.ª	—	41 022	41 022	38 455	2 316	40 771	1 151	» » » »
	10.ª	5 595	40 692	46 081	40 737	2 771	43 508	2 779	» » » »
SOMA		8 273	163 719	171 992	154 688	9 189	163 877	8 115	Fornecidos a outra Divisão
TOTAL DO DEPARTAMENTO		23 653	682 939	706 592	627 152	72 265	699 417	7 175	Em trânsito

NOTA. Foram empregados em 1943, 1 163 dormentes transferidos em 1942.

QUADRO N.º 37

DESPESA TOTAL COM COMBUSTÍVEL, ENERGIA ELÉTRICA, LUBRIFICANTES E ESTOPA NAS TRAÇÕES A VAPOR E ELÉTRICA DURANTE O ANO DE 1943

ESPECIFICAÇÃO		NA TRAÇÃO A VAPOR		NA TRAÇÃO ELETRICA		NAS DUAS TRAÇÕES	
		Quantidade	Importância	Quantidade	Import.	Quant.	Importância
			Cr $		Cr $		Cr $
Lenha	m3	1 052 183,8	12.353.458,17	—	—	1 052 183,8	12.353.458,17
Carvão nacional	t	3 733,4	699.327,00	—	—	3 733,4	699.327,00
Carvão estrangeiro	t	4 875,6	2.614.462,61	—	—	4 875,6	2.614.462,64
kwh na AT. dos sub-estç		—	—	4 378 279,0	35.026,19	4 378 279,0	35.026,19
Óleo cilindro	l	70 011,1	210.278,87	—	—	70 041,1	240.278,87
Óleo máquina	l	77 516,1	174.411,20	1 408,3	3.168,65	78 924,4	177.579,85
Óleo friso	l	21 519,8	18.291,79	1 312,2	1.115,35	22 832,0	19.407,14
Estôpa	kg	19 775,2	35.199,80	949,8	1.690,61	20 725,0	36.890,41
TOTAIS		—	16.135.429,47	—	41.000,80	—	16.176.430,27

C-5 NOTA — Os preços unitários mensais utilizados nos calculos, foram indicados pelo Departamento de Transportes.

RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO

3.ª DIVISÃO

CIMENTO ITAÚ

QUADRO DEMONSTRATIVO DO TRANSPORTE, POR VIA TUIUTÍ

ANOS DE 1942 E 1943

MESES	1942							1943						
	BALDEADOS EM TUIUTI		CARREGADOS DIRETO DE ITAÚ		TOTAL		PESO TOTAL EM TONELADA	BALDEADOS EM TUIUTÍ		CARREGADOS DIRETO DE ITAÚ		TOTAL		PESO TOTAL POR TONELADA
	Quant. de Vagões	Quant. de Sacos	Quant. de Vagões	Quant. de Sacos	Quant. de Vagões	Quant. de Sacos		Quant. de Vagões	Quant. de Sacos	Quant. de Vagões	Quant. de Sacos	Quant. de Vagões	Quant. de Sacos	
Janeiro	172	85.376	36	19.076	208	104.452	4.165,623	40	19.221	82	28.336	122	47.557	2.4[illegible]
Fevereiro	116	60.652	23	12.483	139	73.165	3.127,833	19	5.975	20	9.158	39	18.133	[illegible]
Março	82	43.637	47	25.667	129	69.201	2.958,470	12	4.213	24	10.213	36	11.156	617,771
Abril	111	68.014	17	8.897	131	66.911	2.560,444	25	12.231	21	11.784	49	24.015	1.015,528
Maio	27	13.538	102	53.162	129	66.500	2.812,574	68	38.637	33	16.878	101	55.515	2.371,834
Junho	11	5.011	69	27.899	80	32.887	1.381,458	55	299 810	30	13.968	88	313.778	878,818
Julho	10	5.328	67	31.976	77	37.301	1.701,745	14	12.292	71	29.103	55	41.395	778,185
Agôsto	45	23.571	127	61.237	172	84.808	3.675,541	19	9.776	107	47.719	126	57.495	2.112,717
Setembro	52	26.462	92	50.383	144	76.850	3.285,836	19	8.713	103	45.232	122	53.975	2.291,609
Outubro	62	27.651	101	67.103	163	94.757	1.050,561	25	13.502	89	45.698	115	59.200	2.530,790
Novembro	49	26.470	105	53.159	157	79.629	3.404,139	25	14.515	79	31.646	104	49.164	2.144,534
Dezembro	37	19.088	106	51.776	113	73.864	3.152,289	21	11.608	76	35.458	97	47.096	2.007,773
SOMA	767	394.539	925	465.290	1.692	859.829	36.752,283	346	453.526	735	325.253	1.081	781.779	20.813,678

DEPARTAMENTO DA LOCOMOÇÃO

SR. DIRETOR.

Obedecendo às disposições do item 4, § 1.º, do artigo 9, do Regulamento, tenho o prazer de entregar-vos o relatório dos serviços executados por êste Departamento durante o exercício de 1943.

Distinguindo com a incumbência de substituir-vos, quando em 17-4-943, para satisfação de todos nós, fostes nomeado Diretor, devo acentuar que êste Departamento vem procurando cumprir à risca, apesar das dificuldades inerentes à época que atravessamos, o programa por vós traçado, que consubstancia grandes realizações para a nossa Rêde.

Assim, apesar dos quadros e exposições detalhadas de que se compõe o relatório, anexo, em linhas abaixo, suscintamente, vou fazer algumas considerações sôbre determinados assuntos:

VILA OPERARIA — Com a ampliação das Oficinas de Divinópolis, que está em franco andamento e que é uma conseqüencia do contrato firmado com a "Sotema", é de supor-se que, muito em breve, teremos concentrados em Divinópolis todos os serviços de reparação de vagões e locomotivas da bitola de metro.

Tal fato ocasionará, necessàriamente, e como já é previsto, o aumento de operários naquele setor de serviço, com a vinda do pessoal que trabalha em Cruzeiro e suas respectivas famílias.

Encarando tais fatos, que aliás têm sido objeto de assunto tratado em nossas reuniões, julgo que a execução do projeto de aumento da Vila Operária, encaminhado para aprovação do Govêrno Federal, deve ser iniciada dentro do menor prazo possível, afim de que não lutemos com sérias dificuldades em localizarmos cêrca de 1.500 pessoas, quando se efetuar essa transferência.

AMPLIAÇÃO DAS OFICINAS DE DIVINÓPOLIS — Os serviços da ampliação das Oficinas de Divinópolis vêem se processando normalmente, sob a fiscalização do Eng. BELMIRO PIRES AMARANTE, por vós designado para tal mister.

RODAS DE FERRO FUNDIDO — Temos continuado a fabricação de rodas de ferro fundido, sem a preocupação de fazermos estoque dêsse material, dadas as dificuldades naturais decorrentes do estado de guerra em que nos encontramos.

Assim, temos nos limitado à fundição das necessárias a determinados vagões construidos e às substituições em vagões reparados.

Mesmo assim, verifica-se terem sido fabricadas 518 rodas e empregadas 581 em 1943.

INSTALAÇÃO DE FERRO A VACUO — Em cumprimento ao estabelecido por lei federal, continuamos a substituição do freio a ar por freio a vácuo, em nossos veículos e, asism é que, no exercício transato, colocou-se freio a vácuo em 26 veiculos.

Com as medidas tomadas por êste Departamento é de supor-se que antes do prazo determinado pelo Govêrno Federal, todos os nossos veículos se encontrem perfeitamente aparelhados com essa modalidade de freio.

SOCATA DESENTERRADA EM CRUZEIRO — Está anexa uma relação da socata desenterrada em terrenos da Rêde, em Cruzeiro, pela qual, tendo em vista o volume e a qualidade da socata desenterrada, ressalta o acêrto da iniciativa que tivestes em determinar a execução dêsse serviço.

Grande parte, senão mesmo a maior parte dessa socata, já foi aproveitada nos vários serviços de nossas oficinas, com real economia para a Rêde.

CARROS E VAGÕES ENCOSTADOS — Como é de vosso conhecimento, êste Departamento tem incentivado a reconstrução de carros e vagões que se achavam encostados em Lavras e Cruzeiro, o que, em parte, vem minorar a crise de transporte ocasionado com o crescente volume de mercadorias e passageiros.

PESSOAL — Apesar do grande número de hábeis operários que têm deixado os nossos serviços, é justo salientar que, graças à boa vontade e competência dos funcionários e operários do nosso Departamento, os serviços da Locomoção mantiveram-se num ritmo equilibrado, satisfazendo dentro das possibilidades atuais, as necessidades dos demais Departamentos.

REPARAÇÃO DE LOCOMOTIVAS — Em conseqüência do aumento de transportes, oriundo não só do progresso sempre crescente das zonas percorridas pela R.M.V., como também da dificuldade de transporte rodoviário, as nossas locomotivas são forçadas a um trabalho excessivamente intenso, ocasionando, assim, o recolhimento de não só maior número de locomotivas para reparações, como estas assumem, às vêzes, caráter excepcional pelo seu vulto, o que importa, conseqüentemente, em aumento de trabalho para o nosso pessoal.

Tal circunstância, adicionada ao êxodo de nossos operários, de que falamos acima, pode dar uma idéia do que tem sido o esfôrço e boa vontade dispensados pelo nosso pessoal.

São essas, Sr. Diretor, as considerações que desejava apresentar.

Paulo Moura Fernandes

Chefe do Departamento da Locomoção

PESSOAL

Oficina:

Eng. Lincoln Moreira dos Santos Pena — De 1.º-1-43 a 16-4-43	1
Eng. Paulo de Moura Fernandes — De 17-4-43 a ... 31-XII-43	
Eng. Paulo de Moura Fernandes — Ajudante-Técnico — De 1.º-1-43 a 16-4-43	1
Eng. Antônio Olinto Alves — Ajudante de Oficinas — De 1.º-1-43 a 31-XII-43 — (Ajudante-Técnico — De 17-4-43 a 31-XII-43)	1
TOTAL	3

Escritório Central:

Valdemar Machado — Chefe do Escritório	1
Pessoal	32
Inclusive os Srs. Carlos Polatschek — à da Companhia Nansen	
Vitor Piroli — à disposição da Secretaria da Agricultura. D. Hilda Machado, à disposição do Sr. Comissário Técnico da R.M.V.	
TOTAL	33

OFICINAS

Divinópolis:

Eng. Belmiro Pires Amarante — Chefe de Oficinas ..	1
Eng. Sílvio de Toledo Sales — Ajudante de Oficinas — De 1.º-1-43 a 27-7-43	
Eng. José Alves da Silva Dolabela — Ajudante de Oficinas — De 15-X-43 a 31-XII-43	1
Escritório	9
Oficinas	644
TOTAL	655

Cruzeiro:

Eng. Edgard Gotta — Chefe de Oficinas	1
Escritório	7
Oficinas	368
TOTAL	376

Lavras:

Eng. José de Oliveira Fonseca — Chefe de Oficinas	1
Escritório	6
Oficinas	329
TOTAL	336

São João:

Antônio de Sousa Rocha — Mestre de Oficina de 3.ª classe	1
Escritório	3
Oficinas	76
TOTAL	80

Barra Mansa:

José Sabino de Oliveira — Mestre de Oficina de 3.ª classe	1
Escritório	1
Oficinas	19
TOTAL	21
Total geral do pessoal do Departamento da Locomoção, em 1943	1.504

ESCOLA PROFISSIONAL DE DIVINÓPOLIS

Funcionou regularmente durante o exercício de 1943, a Escola Profissional, tendo concluído o 3.º ano 17 alunos, sendo esta a primeira turma que terminou o curso.

Êstes 17 jovens foram por nós nomeados ajudantes de 4.ª classe, ingressando no quadro de artífices da Rêde, onde, por certo farão brilhante carreira, tendo em vista o grau de conhecimentos técnicos

e práticos adquiridos. O aluno que maiores notas alcançou e que, portanto, foi classificado em primeiro lugar e que é o Sr. MANUEL VALERIO, foi por vós premiado com uma caderneta da Caixa Econômica Federal, com um depósito de Cr $150,00.

Como é de fácil observação, é de tôda conveniência para a Rêde, a manutenção dessa Escola e até mesmo dar-lhe o maior desenvolvimento possível, dadas as vantagens decorrentes, que são, como ressalta á primeira vista, a obtenção de operários hábeis e conhecedores perfeitos de seus respectivos ofícios, concorrendo, naturalmente para o melhor rendimento dos serviços das Oficinas da Rêde.

ESCOLA PRIMARIA

Também a Escola Primária Mista que é mantida pela Rêde, junto ás Oficinas de Divinópolis, funcionou regularmente com uma freqüência de 55 a 60 alunos.

REPARAÇÃO DE LOCOMOTIVAS

Durante o ano de 1943, foram reparadas 264 locomotivas, assim discriminadas: 27 a vapor, de bitola de 0,76 m, 217 a vapor, da bitola de 1,00 m. e 20 elétricas. As reparações da bitola de 0,76 m foram classificadas em 4 grandes, 17 médias e 6 pequenas, classificando-se as da bitola de 1,00 m, a vapor, em 99 grandes, 93 médias e 25 pequenas, sendo as das locomotivas elétricas classificadas em 1 grande, 3 médias e 16 pequenas.

CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO DE CARROS

Foram construidos 7 carros, da bitola de 1,00 m, sendo 1 da série D (dormitório), construido de conformidade com o Decreto do Govêrno Federal, n.° 6.581, de 9 de dezembro de 1940, tendo recebido o número 117, 2 da série G (restaurantes), construídos de conformidade com o Decreto do Govêrno Federal, n.° 8.400, de 13 de dezembro de 1941, os quais receberam os números 117 e 118, 2 da série C (2.ª classe), construídos de acôrdo com o Decreto Federal, n.° 8.499, de 27 de dezembro de 1941, que receberam os números 167 e 168, 2 da série F (correio e bagagem), cuja construção foi autorizada pelo Decreto do Govêrno Federal, n.° 8.938, de 13 de dezembro de 1941, os quais receberam os números 155 e 156.

Foram reparados 244 carros das duas bitolas, sendo 42 da bitola de 0,76 m e 202 da bitola de 1,00 m.

Essas reparações foram classificadas do seguinte modo: 7 grandes, 32 médias e 3 pequenas, da bitola de 0,76 m, e 1 reconstrução, 78 grandes, 120 médias e 3 pequenas, da bitola de 1,00 m.

CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO DE VAGÕES

Durante o ano de 1943, foram construídos 3 vagões fechados, da série VF, de números 116, 117 e 118, de conformidade com o Decreto do Govêrno Federal, n.° 7.814, de 6 de setembro de 1941 e 5 pranchas de fueiros, da série QC, de números 345 a 349, de acôrdo com o Decreto do Govêrno Federal, n.° 7.998, de 6 de outubro de 1941, sendo as aludidas pranchas providas de rodas de ferro fundido, fabricadas nas Oficinas de Divinópolis.

Foram reparados 1.042 vagões das duas bitolas, sendo 177 da bitola de 0,76 m da bitola de 1,00 m.

As reparações dos vagões da bitola de 0,76 m foram classificadas em 103 grandes, 72 médias e 2 pequenas, sendo as dos vagões da bitola de 1,00 m classificadas em 48 reconstruções, 678 grandes, 92 médias e 47 pequenas.

AUTOMÓVEIS DE LINHA

Foram reparados 9 automóveis de linhas, sendo 8 da bitola de 1,00 m e 1 da bitola de 0,76 m.

Essas reparações foram assim classificadas: 2 reconstruções, 4 grandes, 1 média e 1 pequena, da bitola de 1,00 m. e 1 grande, da bitola de 0,76 m.

INSTALAÇÃO DE FREIO-VÁCUO

São os seguintes os veículos quc, durante o nao, receberam instalação completa de freio-vácuo, no total de 26:

CARROS: 6 da série C (2.ª classe) e 1 da série E (misto), todos da ex-Sul.

VAGÕES: 1 da série KC, 1 da série LB, 1 da série MB, 2 da série MD, 5 da série QC, 1 da série VB, 1 da série VC, 6 da série VD 1 e da série ZC.

Essas instalações foram aplicadas em 15 vagões da ex-Sul, 2 da antiga Trespontana e 2 da ex-Oeste.

AUMENTO DE LOTAÇÃO

Sem aquisição de novas unidades, houve o seguinte aumento de lotação:

CARROS DA BITOLA DE 0,76 m: os carros da série B, ns. 2, 5, 6, 7, 10 e 12, passaram para 27, 27, 26,26 e 27 lugares respectivamente.

O aumento foi de 39 lugares.

CARROS DA BITOLA DE 1,00m: Em virtude da modificação dos carros G-102, G-104 (restaurantes) e E-120 (misto), antigo D-7 da ex-Sul, para C-147, C-114 e C-131 (2.ª classe), os quais passaram, os 2 primeiros de 24 para 44 lugares e o último de 41 para 44 lugares e do E124 (misto) que teve a sua lotação alterada de 37 para 38, houve o aumento de 44 lugares.

Assim, verifica-se que o aumento de lotação nos carros das duas bitolas, sem novas aquisições, foi de 83 lugares.

VAGÕES DA BITOLA DE 0,76 m: Os carros de Socorro RB-1 e RB-3, antigos S-1 e S-3, tiveram suas lotações aumentadas de .... de 10.000 para 12.000 quilos cada um; as gôndulas MC-69,, MC-70 e NC-6, antigos SL-11, NL-30 e N-29, tiveram suas lotações aumentadas, as duas primeiras de 15.000 para 18.000 e a última de 10.000 para 18.000 quilos.

O aumento verificado foi de 18.000 quilos.

VAGÕES DA BITOLA DE 1,00 m: com a transformação das gaiolas da série KC ns.107 — 108 — 109 — 110 — 111 — 112 — 118 — 119 — 121 — 135 — 136 — 138 e 139 em VD-414 — 451 — 439 — 457 — 452 — 441 — 454 — 453 — 445 — 456 — 446 — 442 e 450, respectivamente; do I-28 da ex-Oeste (fechado para inflamáveis) que passou de 20.000 para 24.000 quilos da série VD, tendo recebido o número 47; da gaiola para suinos LB-117, que passou de 12.000 para 24.000 quilos, da série VD, com o número 440 das gaiolas para suínos S-11 e S-17, da ex-Sul, que passaram de 12.000 para 24.000 quilos, cada uma, ao receberem os números 448 e 443, da série VD, foi verificado o aumento de 118.000 quilos de lotação; os vagões fechados para mercadorias V-62, 138 e 231 da ex-Oste e o V-87 da ex-Sul, todos de 20.000, passaram para 24.000 quilos de lotação, ao receberem, na nova nomenclatura, os números 449, 135, 434 e 455 da série VD, dando em resultado o aumento de mais ... 16.000 quilos.

Assim, o aumento de lotação verificado em vogões nas duas bitolas, sem novas aquisições, foi de 152.000 quilos.

Em virtude da construção de veículos, foi entregue ao tráfego a seguinte lotação:

CARROS DA BITOLA DE 1,00 m: 1 da série D (dormitório), de número 117, com 24 leitos; 2 da série G (restaurante), de números 117 e 118, com 30 lugares, cada um; 2 da série C (2.ª classe), de números 167 e 168, com 52 lugares, cada um; 2 da série F (cor-

reio e bagagem), de números 155 e 156, com 2 leitos, cada um. O total da lotação dos carros construídos foi de 28 leitos e 164 lugares.

VAGÕES DA BITOLA DE 1,00 m; 5 pranchas de fueiros da série QC, de 18.000 quilos de lotação, cada um; 3 vagões da série VF (fechados para mercadorias), de 36.000 quilos de lotação, cada um. A lotação total de vagões construídos foi de 198.000 quilos.

A lotação total entregue ao tráfego foi de:

CARROS

	Lugares	*Leitos*
Da bitola de 0,76 m, sem novas aquisições	39	—
Da bitola de 1,00 m, sem novas aquisições	83	—
Da bitola de 1,00 m, construidos	164	28
SOMA	286	28

VAGÕES

	Quilos
Da bitola de 0,76 m, sem novas aquisições	18.000
Da bitola de 1,00 m, sem novas aquisições	134.000
Da bitola de 1,00 m, construídos	198.000
SOMA	350.000

VEÍCULOS QUE RECEBERAM A NOVA NOMENCLATURA

VAGÕES DA BITOLA DE 0,76 m: S-1 — S-3 — I-2 — LL-30 — NS-11 — N-29 e V-153 — da ex-Oeste, passaram para RB-1 — RB-3 — TB-8 — MC-70 — MC-69, MC-6 e VB-82, respectivamente.

VAGÕES DA BITOLA DE 1,00 m: Da ex-Oste: T-74 e LL-36 passaram para QC-231 e QC-233; LL-5 passou para PC-118; HS-12 para LB-131; OT-18 para MC-174-28 para VD-447 (transformação); V-62, V-138 e V-231 para VD-449, VD-235 e VD-434, respectivamente.

DA EX-SUL: PV-7 para QC-234; H-114 para KB-228; V-87 para VD-455; S-11 e S-17 para VD-448 e VD-443 (transformação).

DA ANTIGA TRESPONTANA: E.F.T. — 3 para VB-142 e E.F.T. — 1 para MB-101.

NOTA: Do Relatório de 1942 consta o vagão E.F.T.-3 como passado para MB-101, ao invés de E.F.T.-1 para MB-100, que é o certo.

VEICULOS DA ATUAL NOMENCLATURA QUE FORAM TRANSFORMADOS DURANTE O ANO DE 1943

CARROS DA BITOLA DE 1,00 m: G-101; G-102 e G-101 (restaurantes) para A-118 (pagador), G-147 e G-144 (2.ª classe); E-120 (misto), antigo D-7 da Ex-Sul, para C-131 (2.ª classe).

VAGÕES DA BITOLA DE 1,00 m: KC-107 para VD-414; KC-108 para VD-451; KC-109 para VD-439; KC-110 para VD-457; KC-111 para VD-452; KC-112 para VD-441; KC-118 para VD-454; KC-119 para VD-453; KC-15 para VD-445; KC-135 para VD-456; KC-138 para VD-442; KC-139 para VD-450; LB-117; para VD-440.

BAIXA DE MATERIAL RODANTE

Vide quadro n.º 7

BAIXAS SOLICITADAS

DA EX-SUL: Locomotivas ns. 156 e 331, baixa solicitada pelo ofício 751-A, de 18|8|941, já tendo sido vistoriadas.

VAGÕES: QC-277, (prancha de fueiros), baixa solicitada pelo ofício 928-A, de 25-9-942.

V-47 da ex-Sul (fechado para mercadorias).

EXISTÊNCIA DE LOCOMOTIVAS

Balanço

BITOLA DE 1,00 m:

Existência em 31-12-42 211
Existência em 31-12-43 211

Elétricas

Existência em 31-12-42 13
Existência em 31-12-43 13

BITOLA DE 0,76 m:

A vapor

Existência em 31-12-42	53
Existência em 31-12-43	53

EXISTÊNCIA DE VEÍCULOS

Balanço

BITOLA DE 1,00 m:

Carros e vagões em 31-12-42	1.989
Construídos em 1943	15
Aumentado 1 vagão da Trespontana	1
	2.005
Tiveram baixa em 1943	15
Existência em 31-12-43	1.990

BITOLA DE 0,76 m: . .

Carros e vagões em 31-12-42	430
Tiveram baixa em 1943	6
Existência em 31-12-43	424

TOTAL DAS DUAS BITOLAS

Carros e vagões em 31-12-42	2.419
Construídos em 1943	15
Incluído 1 vagão da Trespontana	1
	2.435
Tiveram baixa em 1943	21
Existência em 31-12-43	2.414

VEÍCULOS DA ANTIGA TRESPONTANA

Durante o ano de 1943, foi dada a entrada de mais um veículo da antiga E. F. Trespontana, por ter ficado constada a existência real de seis veiculos, conforme consta do Inventário da ex-Sul e não cinco veículos, que vinham constando dos registros dêste Departamento.

RODAS DE FERRO FUNDIDO EMPREGADAS

Em 1933 foram empregadas 581 rodas de ferro fundido endurecido, assim discriminadas:

Em vagões construidos: 40 rodas em 5 pranchas de fueiros da série QC.

Em vagões reparados: 83 rodas em 12 vagões da série QC; 2 em 1 vagão da série VR; 6 em 1 vagão da série MC; 2 em 1 vagão da série ME; 48 em 6 vagões da série KC; 32 em 4 vagões da série MD; 128 em 16 vagões da série ZC; 16 em 2 vagões da série NC; 8 em 1 vagão da série PC; 8 em 1 vagão da série TC; 8 em 1 vagão da série TD; 8 em 1 vagão da série TO; 24 em 3 vagões da série VC; 168 em 21 vagões da série VD.

CARROS E VAGÕES DA BITOLA DE 1,00 M, CUJAS CONSTRUÇÕES FORAM AUTORIZADAS PELO GOVÊRNO FEDERAL

CARROS:

5 da série G (restaurantes), de números 114 a 118, Decreto n.° 8.400, de 13-12-41. (Construção concluida em 1943).

10 da série F (correio e bagagem), de números 154 a 163, Decreto n.° 8.398, de 13-12-41.

8 da série D (dormitórios), de números 110 a 117, Decreto n.° 8.499, de 27-12-41. (Construção concluida em 1943).

10 da série C (2.ª classe), de números 167 a 176, Decreto n.° 8.499, de 27-12-41.

VAGÕES:

50 pranchas da série QC (pranchas de fueiro), de números 300 a 349, Decreto n.° 7.998, de 6-10-41. (Construção concluída em 1943).

100 da série VD (Fechados para mercadorias), de números 100 a 199, Decreto n.° 7.814, de 6-9-41.

6 da série SD (vagões isotérmicos), de números 105 a 110, construção autorizada pela Portaria n.° 286, de 24-3-43, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas.

60 vagões da série KC (gaiolas para bovinos) de números 280 a 339, Portaria n.° 1.485 de 15-12-43, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas.

DAS AUTORIZAÇÕES ACIMA, FORAM CONSTRUIDOS, ATE' 31-12-43, OS SEGUINTES VEICULOS:

G (restaurante)	5
F (correio e bagagem)	3
D (dormitório)	8
C (2.ª classe)	2
QC (prancha de fureiro)	50
VF (fechado para mercadorias)	19
SD (isotérmico)	0
KC (goiala para bovinos)	0

DAS REFERIDAS AUTORIZAÇÕES FALTAM PARA SEREM AINDA CONSTRUIDOS, OS SEGUINTES VEICULOS

CARROS:

G (restaurante)	0
F (correio e bagagem) de n.º 157 a 163	7
D (dormitório)	0
C (2.ª classe) de ns. 169 a 176	8

VAGÕES:

QC (prancha de fueiro)	0
VE (fechoda para mercadorias) de ns. 119 a199	81
SD (isotérmico) de números 105 a 110	6
KC (gaiola para bovinos) de números 280 a 339	60

PRODUÇÃO INDUSTRIAL

Os principais serviços executados pelas Oficinas do Departamento da Locomoção, durante o ano de 1943, foram, resumidamente, os indicados abaixo:

Aparelhos lubrificadores de frisos	80	
Arruelas de ferro (dimensões diversas)	80	kg
Bronze novo em obra	101 881	kg
Carvão vegetal	595 663	kg
Cobertura de lona para haste de êmbolo de freio vácuo	1 350	
Chumbo para lacramento	9 010	
Contra-sapatas para vagão	350	
Corrente de segurança	10	
Cruzetas metálicas	750	

Enchimento preparado	116 341	kg
Estrêla de zinco para aparêlho telegráfico ..	5 038	
Enxadas	350	
Estrados metálicos	5	
Foices	240	
Ferro fundido, novo em obra	755 234,5	kg
Garras de latão para fio canelado	2 000	
Garras de bronze para fio canelado	200	
Haste de êmbolo para freio vácuo	254	
Metal anti-fricção (patente)	17 441,5	
Madeira desdobrada	2 607,025 635	M3
Machadinhas para marcar dormentes	2	
Parafusos (dimensões diversas)	6 831	kg
Pinos de ferro (dimensões diversas)	600	
Picaretas	125	
Rebites (dimensões diversas)	1 100	kg
Sabão liquido	935	lt
Trados de aço	120	
Tornos de bancada	18	
Vagonetas (reparadas)	9	

Na quantidade de ferro fundido, estão incluidos 116 915 quilos, correspondentes a 518 rodas fundidas, durante o ano.

A produção principal, para carros de passageiros, executada pelas Oficinas de Lavras, foi a seguinte:

Acumuladores (confeccionados)	768
Acumuladores (reparados)	1 014
Dinamos (reparados)	26
Janelas basculantes	2
Plafoniers grandes	18
Plafoniers pequenos	49
Sanfonas	21

A produção de cilindros para freio vácuo foi a seguinte:

Cilindros simples de 381 mm (15")	16
Cilindros simples de 457,2 mm (18")	112
Cilindros simples de 533,4 mm (21")	29

Para atender ao Departamento de Transportes, a principal produção executada, pelas Oficinas de Divinópolis, em suas secções de Aparelhos Telegráficos, de Lampeões de Lanternas, etc., foi principalmente a seguinte, sendo relativa a reparações e confecções:

Aparelhos telegráficos	118
Aparelhos telefônicos (tipos diversos)	17

Balanças	1
Carimbadores	29
Caixas para lampeões	8
Lampeões "belga"	68
Lampeões "olho de boi"	28
Lampeões "sinal"	85
Lampeões "tulipa"	55
Lanternas de metal	20
Lanternas de sinal	132
Pinças	9
Relógios (tipos diversos)	46
Tipos para carimbadores	35

Na Secção de Marcenaria das Oficinas de Divinópolis, de confecção e reparo de Móveis e Utensílios e de outros objetos de madeira destinados a várias dependências da Rêde, verificou-se, notadamente, a seguinte produção:

CONFECCIONADOS:

Armários	39
Arquivos	5
Bancos para plataforma	21
Bilheterias	23
Bureau	1
Cadeiras	240
Estantes	15
Escadas tipos diversos	11
Fichários	4
Guaritas	64
Mastro para bandeira	9
Mesas tipos diversos	116
Porteiras	30
Pranchas de descarga	93
Quadros para fins diversos	43
Sofá	1

REPARADOS:

Bilheteiras com escaninhos	2
Cadeiras (tipos diversos)	7
Carrinhos de bagagem	15
Carrinhos de baldeação	2
Carrinhos de descarga	60
Carrinhos de limpeza	49

Carrinhos de zorra	3
Mesas (tipos diversos)	2
Pé de cadeira	1
Tamborete giratório	1

Foi, também, importante, a produção destinada à Via Permanente e executada pelas Oficinas de Divinópolis.

Como de maior importância citamos a seguinte:

Agulhas — (Confeccionadas)	22
(reparadas)	6
Chaves — (Confeccionadas)	31
Corações — (Confeccionados)	5
(reparados)	12
Cadeados tipo "Baeta Neves" — (confeccionados)	40
Caixões para troles — (confeccionados)	12
Mesas para troles — (confeccionadas)	52
Rodeiros para troles — (confeccionados)	19
(reparados)	18
Sinais fixos — (confeccionados)	37
Troles completos — (confeccionados)	35

Em Barra Mansa, a produção, para locomotivas elétricas foi notadamente a seguinte:

Lâminas de cobre para resvalador de pantógrafo — (confeccionados)	135
Pantógrafos completos para locomotivas — (confeccionados)	5
Reparados	1

Além da produção industrial já enumerada, em 1943, para atender aos serviços de reparação de vagões, foram fabricados, pelas oficinas dêste Departamento, 64 truques completos, assim discriminados:

56 de 18 000 quilos; 6 de 24 000 quilos; 2 de 30 000 quilos.

Assim, conseguimos reparar diversos vagões da bitola de 1,00, que se achavam em mau estado e que voltaram ao tráfego.

Belo Horizonte, de março de 1944.

Paulo Moura Fernandes, Chefe do Departamento da Locomoção.

RELAÇÃO DA SOCATA DESENTERRADA EM CRUZEIRO, DURANTE O EXERCICIO DE 1913

(De 1.º de Janeiro a 31 de Dezembro)

0,470 k — Aço rápido
145 — Aros para locomotivas
9 — Aros para locomotivas (metades)
251 — Aros para vagão
107 — Aros para vagão (metades)
3 — Barras de carga para carro
63 — Barras de carga para vagão
1 — Barra de carga para locomotiva
11 — Barras de carga diversas
1 210 k — Bronze ..
106 — Caixas de graxa de aço para vagão
2 — Caixas de graxa de ferro fundido para vagão
23 — Caixas de graxa de aço para locomotivas
1 — Caixa de parachoque para locomotiva
1 — Cantoneira I de 3,50 x 0,14 x 0,006
2 — Cantoneiras L de 1.78m x 0,05m x 0,06m
3 — Cantoneiras L de 0,07m x 0,05m com 25 metros
1 — Cantoneira U de 2,00m x 0,22m x 0,08m
1 — Cantoneira U de 4,00 x 8 1/2" x 3"
1 — Cantoneira U de 2,20m x 7" x 2 1/2"
1 — Cantoneira U de 3,00m x 6" x 2 1/2"
1 — Cantoneira U de 1.80m x 11" x 3"
1 — Cantoneira U de 0,18m x 0,05m com 6 metros
2 — Cantoneiras U de 9.00m x 9" x 3"
1 — Cantoneira U de 1,50m x 0,30 x 0,09
1 — Cantoneira U de 5,00 x 9" x 3"
1 — Cantoneira U de 2.60 x 0,16 x 0,05
1 — Cantoneira T de 3,20 x 5" x 4"
1 — Cantoneira T de 1,70m x 4" x 3"
1 — Cantoneira U de 1,50 x 0,25 x 0,06
1 — Cantoneira U de 9,00 x 0,23 x 0,08
1 — Chaminé de locomotiva

1 — Chapa de ferro de 1,80m x 1,22 x 3/16"
3 — Chapas de ferro de 6,60 x 8" x 5/8"
2 — Chapas de ferro de 4,40 x 6" x 5/8"
1 — Chapa de ferro de 8,00 x 0,25 x 0,01
1 — Chapa de ferro de 1,77 x 0,48 x 0,005
1 — Chapa de ferro de 2,80 x 0,33 x 0,005
1 — Chapa de ferro de 2,00 x 1,00 x 0,005
2 — Chapas de ferro de 1,00 x 1,00 x 0,01
3 — Chapas de ferro de 2,20 x 0,20 x 0,002
2 — Chapas de ferro de 2,30 x 0,20 x 0,01
1 — Chapa de ferro de 1,70 x 0,13 x 0,01
1 — Chapa de ferro de 2,00 x 0,15 x 0,02
2 — Chapas de ferro de 1,70 x 0,12 x 0,01
1 — Chapa de ferro de 4,00 x 0,06 x 0,02
1 — Chapa de ferro de 2,50 x 0,40 x 0,02
222 1/2 k — Chumbo
1 — Cilindro de freio
88 k — Cobre
2 — Eixos para vagão
1 — Eixo de ferro para transmissão com 2,00m x 0,07m
1 — Embolo de locomotiva
3 — Estrados metálicos de vagão
3 — Estrados metálicos de vagão
1 — Estrado metálico de tender de locomotiva
1 — Ferro em barra de 2,00 x 4 1/2" x 1 1/2"
3 — Ferros redondos de 12,00 x 1"
4 — Longeirões para locomotivas
1 — Longeirão (pedaço) com 3,00 x 0,09 x 0,08
1 — Manilha de união para locomotiva
1 — Mandíbula Climax
4 — Mandíbulas LQ
23 k — Metal anti-fricção
43 — Molas elíticas para vagão
2 — Molas elíticas para carros (2 jogos)
458 — Molas espirais para vagão
10 — Molas espirais para vagão (10 jogos)
69 — Parachoques de diversos tipos
1 — Porta metálica para vagão
108 — Rodas com aros para vagão
19 — Rodas sem aros para vagão
5 — Rodas com aros para locomotivas
8 — Rodas sem aros para locomotivas
34 — Rodas inteiriças para vagão
4 — Rodas inteiriças para girador
1 — Roda para trole

111 — Rodeiros montados para vagão
1 — Rodeiro montado sem aros para vagão
4 — Rodeiros montados para jogo guia locomotiva
2 — Rodeiros montados para trole
5 — Rodeiros montados para locomotiva
354 922 k — Sucata miuda
1 — Tampa de caixa de fumaça
4 — Travessões de freio de truque
4 — Travessões centrais de truque
2 — Travessões centrais para vagão
6 — Travessões centrais de freio para vagão
1 — Travessão de estrado de vagão
8 — Travessões de truque de vagão
1 — Testeiro para vagão
1 — Tirante para vagão
1 — Tirante para vagão com 5 metros
1 — Tirante para vagão com 10 metros
1 — Truque para tender
2 — Truques para vagão
2 — Truques montados para vagão
780m — Trilhos em pedaços, de tamanhos diversos
8 — Trilhos inteiros com 9 metros cada um
164 k — Zinco

"Extraido das relações fornecidas por Cruzeiro em 29-3-44. — *Yole Lopes da Silva Pereira*, Aux. de Esc. de 4.ª classe, Interina. — "Visto" Em: 29-3-44 — *Valdemar C. Barbosa* — Chefe do Escritório Central do Departamento da Locomoção. — "Visto" — *Paulino Ferreira* — Chefe do Departamento da Locomoção.

(QUADRO N.º 1)

MATERIAL RODANTE E DE TRAÇÃO CONSTRUÍDO E REPARADO EM 1943

ESPÉCIE	C T	R C		G R		M R		P R		TOTAL		OBSERVAÇÕES
	B. 1,00	B. 1,00	B. 0,76	B. 1,00	B. 0,76	B. 1,00	B. 0,76	B. 1,00	B. 0,76	B. 1,00	B. 0,76	
Loc. a vapôr	—	—	—	99	4	93	17	25	6	217	27	
Loc. elétricas	—	—	—	1	—	3	—	16	—	20	—	
Carros	7	1	—	78	7	120	32	3	3	209	42	
Vagões	8	48	—	678	103	92	72	47	2	873	177	

CONVENÇÕES:

CT — CONSTRUÇÃO
RC — RECONSTRUÇÃO
GR — GRANDE REPARAÇÃO
MR — MÉDIA REPARAÇÃO
PR -- PEQUENA REPARAÇÃO

Belo Horizonte, de março de 1944. — Eduardo Wiedrekcter, Escriturário de 2.ª classe — Waldemar Machado, Chefe do Escrit. Central do Dept. da Locomoção — VISTO. Paulo de Moura Fernandes, Chefe do Departamento da Locomoção.

LOCOMOTIVAS EXISTENTES EM 31 DE DEZEMBRO DE 1943

(QUADRO N.º 2)

"A VAPOR"

TIPO	BITOLA DE 1,00				BITOLA DE 0,76				TOTAL			
	RS	ENC	ES	SOMA	RS	ENC	ES	SOMA	RS	ES	ENC	SOMA
4-4-0	—	—	13	13	2	—	16	18	2	29	—	31
2-6-2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	4	—	4
2-6-4	—	—	4	4	—	—	—	—	—	4	—	4
0-4-0	—	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—	1
2-4-0	—	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—	1
2-4-2	—	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—	1
2-6-0	4	—	18	22	—	—	—	—	4	18	—	22
2-8-0	3	—	37	40	1	—	20	21	4	57	—	61
2-8-4	—	—	3	3	—	—	—	—	—	3	—	3
0-8-0	1	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	1
2-4-4-0	2	—	—	2	—	—	—	—	2	—	—	2
4-6-0	3	—	48	51	—	—	14	14	3	62	—	65
4-6-2	4	—	37	41	—	—	—	—	4	37	—	41
2-8-2	3	—	24	27	—	—	—	—	3	24	—	27
TOTAL..........	20	—	191	211	3	—	50	53	23	241	—	264

"ELÉTRICAS"

TIPO	BITOLA DE 1,00			
	RS	ENC	ES	SOMA
0-4-4-0	—	—	13	13

CONVENÇÕES:

RS — RETIRADA DO SERVIÇO
ENC — ENCOSTADAS
ES — EM SERVIÇO

Belo Horizonte, 31 de março de 1944. — Eduardo Wiedreketer, Escriturário de 2.º classe — Waldemar Machado, Chefe do Escrit. Central do Dept. da Locomoção — VISTO. Paulo de Moura Fernandes, Chefe do Departamento de Locomoção.

(Quadro n.º 3)

MATERIAL RODANTE E DE TRAÇÃO EXISTENTE NAS OFICINAS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1943

ESPÉCIE	AGUARDANDO		EM REPARAÇÃO		TOTAL		OBSERVAÇÕES
	Blt. 1,00	Blt. 0,76	Blt. 1,00	Blt. 0,76	Blt. 1,00	Blt. 0,76	
Locomotivas a vapor	2	—	11	1	13	1	
Locomotixas elétricas	—	—	—	—	—	—	
Carras	3	5	14	2	17	7	
Gaiolas	—	6	11	—	11	6	
Gondolas	5	8	5	—	10	8	
Pranchas	2	3	5	—	7	3	
Vagões fechados	16	8	28	—	44	8	
Alojamentos	—	—	—	—	—	—	
Carro de socorro	—	—	—	—	—	—	
Veiculos da antiga E Ferro Trespontana	—	—	—	—	—	—	

Belo Horizonte, de março de 1944. — Eduardo Wiedrekter, Escriturário de 2.ª classe. – Waldemar Machado Chefe do Escritório Central do Departamento da Locomoção. VISTO, Paulo de Moura Fernandes, Chefe de Departamento da Locomoção.

QUADRO DEMONSTRATIVO DAS LOCOMOTIVAS CONSTRUÍDAS E REPARADAS, NO PERÍODO DE 1 937 A 1 943.

«A VAPOR»

(Bitola de 1,00m) (QUADRO N.º 4)

ANO	CT	RC	GR	MR	PR	TOTAL
1 937.............	—	—	87	69	61	207
1 938.............	—	—	112	61	41	214
1 939.............	—	—	105	62	19	186
1 940.............	—	—	101	81	33	217
1 941.............	1	1	57	87	23	169
1 942...	1	—	83	89	14	187
1 943.............	—	—	99	93	25	217
«ELETRICAS»						
1 937.....	—	—	—	—	10	10
1 938.............	—	—	1	11	5	17
1 939.............	—	—	4	6	2	12
1 940.............	—	—	4	3	12	19
1 941.............	—	—	4	2	13	19
1 942.............	—	—	4	2	14	20
1 943.............	—	—	1	3	16	20
«A VAPOR» (Bitola de 0,76)						
1 937.............	—	1	7	13	16	37
1 938.............	—	1	15	10	5	31
1 939.............	—	—	11	169	11	41
1 940.............	—	—	8	17	2	22
1 941.............	—	—	7	26	2	35
1 942.............	—	—	5	15	2	232
1 943.............	—	—	4	17	6	27

CONVENÇÕES:

CT — CONSTRUÇÃO
RC — RECONSTRUÇÃO
GR — GRANDE REPARAÇÃO
MR — MEDIA REPARAÇÃO
PR — PEQUENA REPARAÇÃO

Belo Horizonte, de março de 1 944. — Eduardo Wiedrekcter, Escriturário de 2.ª Classe. — Waldemar Machado, Chefe do Esc.º Central do Dept.º da Locomoção. — «Visto», Paulo de Moura Fernandes, Chefe do Departamento da Locomoção.

QUADRO COMPARATIVO DOS CARROS CONSTRUÍDOS E REPARADOS, NO PARÍODO DF 1937 1943.

(BITOLA DE 1,00m) (QUADRO M.° 5)

A N O	C T	R C	G R	M R	P R	TOTAL
1 937.............	—	6	25	194	12	237
1 938.............	—	9	37	141	23	210
1 939.............	—	6	30	115	64	215
1 940.............	5	4	32	125	40	206
1 941.............	11	1	52	147	22	233
1 942.............	5	—	47	152	21	225
1 943.............	7	1	78	120	3	209

BITOLA DE 0,76

A N O	C T	R C	G R	M R	P R	TOTAL
1 937.............	—	2	14	16	12	44
1 938.............	—	2	15	25	4	46
1 939.............	—	3	30	4	6	43
1 940............	—	3	10	22	3	38
1 941.............	—	2	9	39	—	50
1 942.............	—	—	12	24	1	37
1 943.............	—	—	7	32	3	42

CONVENÇÕES:

CT — CONSTRUÇÃO
RC — RECONSTRUÇÃO
GR — GRANDE REPARAÇÃO
MR — MÉDIA REPARAÇÃO
PR — PEQUENA REPARAÇÃO

Belo Horizonte, de março de 1 944, Eduardo Wiedrekcter, Escriturario de 2.ª Classe. — Waldemar Machado, Chefe do Esc.° Central do Dep.° da Locomoção — «Visto», Paulo de Moura Fernandes, Chefe do Departamento da Locomoção.

QUADRO COMPARATIVO DOS VAGÕES CONSTRUÍDOS E REPARADOS, NO PERÍODO DE 1 937 a 1 943.

(Bitola de 1,00 m) (QUADRO N.º 6

A N O	C T	R C	G R	M R	P R	TOTAL
1 937	—	30	270	421	144	865
1 938	—	33	209	411	68	721
1 939	24	32	389	318	52	815
1 940	95	22	427	211	53	808
1 941	105	5	576	163	35	884
1 942	37	14	562	160	28	801
1 943	8	48	678	92	47	873

BITOLA DE 0,76 m

A N O	C T	R C	G R	M R	P R	TOTAL
1 937	—	11	45	39	116	211
1 938	—	8	16	55	38	117
1 939	—	1	72	32	10	115
1 940	—	10	59	39	2	110
1 941	—	3	52	57	4	116
1 942	—	—	122	54	3	179
1 943	—	—	103	72	2	177

CONVENÇÕES:

CT — CONSTRUÇÃO
RC — RECONSTRUÇÃO
CR — ORANDE REPARAÇÃO
MR — MÉDIA REPARAÇÃO
PR — PEQUENA REPARAÇÃO

Belo Horizonte, de março de 1 944. — Eduardo Wiedrekcter, Escriturário de 2.ª Classe. — Valdemar Machado, Chefe do Escr. Central do Depart. da Locomoção. — Visto: Paulo Moura Fernaddes, Chefe do Departamento da Locomoção.

BAIXAS AUTORIZADAS PELO SR. MINISTRO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, DURANTE O ANO DE 1946

(QUADRO N.º 7)

R. M. V.		CLASSIFICAÇÃO ANTIGA		ESPECIFICAÇÃO	BITOLA	ESTRADA A QUE PERTENCIA	DATA DA BAIXA	N.º DO OFÍCIO DO DISTRITO FISCAL DE BELO HORIZONTE
Série	N.º	Série	N.º					
—	—	A	5	Administração	0,76	Ex-Oeste	10—5—43	295/2, de 26—5—43
—	—	D	6	2.ª classe	0,76	Ex-Oeste	10—5—43	295/2, de 26—5—43
F	3	F	3	Correio e bagagem	0,76	Ex-Oeste	10—5—43	295/2, de 26—5—43
H	8	O	8	Bagagem e animais	0,76	Ex-Oeste	10—5—43	295/2, de 26—5—43
KA	2	H	11	Gaiola para bovinos	0,76	Ex-Oeste	10—5—43	295/2, de 26—5—43
TB	4	I	10	Fechado para inflamáveis	0,76	Ex-Oeste	10—5—43	295/2, de 26—5—43
B	110	B	16	1.ª classe	1,00	Ex-Oeste	13—2—43	153/2, de 12—3—43
—	—	D	5	2.ª classe	1,00	Ex-Oeste	13—2—43	153/2, de 12—3—43
RA	100	AL	1	Alojamento do pessoal	1,00	Ex-Oeste	13—8—43	590/2, de 1—9—43
VD	420	V	28	Fechado para mercadorias	1,00	Ex-Oeste	29—7—43	523/2, de 2—9—43
VD	168	V	212	Fechado para mercadorias	1,00	Ex-Sul	12—7—43	490/2, de 26—9—43
VD	222	V	109	Fechado para mercadorias	1,00	Ex-Sul	12—7—43	490/2, de 26—7—43
VD	274	V	225	Fechado para mercadorias	1,00	Ex-Sul	12—7—43	490/2, de 26—7—43
VD	323	V	227	Fechado para mercadorias	1,00	Ex-Sul	12—7—43	490/2, de 26—7—43
MD	209	VM	58	Gôndola	1,00	Ex-Sul	12—7—43	490/2, de 26—7—43
KB	143	H	135	Gaiola para bovinos	1,00	Ex-Sul	12—7—43	490/2, de 26—7—43
VB	107	L	2	Fechado para mercadorias	1,00	Ex-Sul	19—8—43	607/2, de 8—9—43
KC	210	—	—	Gaiola para bovinos	1,00	R. M. V.	Julh.—43	528/2, de 4—8—43
KC	242	—	—	Gaiola para bovinos	1,00	R. M. V.	Julh.—43	528/2, de 4—8—43
KC	267	—	—	Gaiola para bovinos	1,00	R. M. V.	Julh.—43	528/2, de 4—8—43
KC	276	—	—	Gaiola para bovinos	1,00	R. M. V.	Julh.—43	528/2, de 4—8—43

Belo Horizonte, 31 de março de 1944. — Eduardo Wiedrekler, escriturário de 2.ª classe. — Valdemar Machado, Chefe do Escrit. Central do Dep. de Locomoção. — Paulo de Moura Fernandes, Chefe do Departamento da Locomoção.

DEPARTAMENTO FINANCEIRO

DEPARTAMENTO FINANCEIRO

Do relatório apresentado pelo Engenheiro Dilermando do Couto e Silva, Chefe do Departamento Financeiro da Rêde, destacamos os seguintes tópicos:

RELATÓRIO ANUAL

Em cumprimento a disposições do "Regulamento da Estrada", tenho o prazer de apresentar-vos o Relatório dêste Departamento, relativo ao exercício de 1943.

Ao Departamento Financeiro, conforme consta do referido Regulamento, cabe a função de escriturar a receita e a despesa da Rêde e a de adquirir, guardar e distribuir os materiais necessários aos serviços da Estrada, promovendo a arrecadação das rendas e o pagamento das despesas.

Não obstante o grande aumento de trabalho devido ao acréscimo verificado na receita e despesa, todos os serviços dêste Departamento correram normalmente durante o ano de 1943.

Os aumentos verificados na receita e despesa em relação ao ano de 1939, foram os seguintes, em números índices:

Exercício	*Renda*	*Custeio*
1939	100	100
1940	109	96
1941	107	94
1942	120	100
1943	171	125

Tivemos, entretanto, durante o exercício de 1943, que resolver vários problemas de pessoal, devido à saida de inúmeros empregados do Departamento.

Há conveniência em ser estudada uma revisão nas escalas de remuneração do nosso quadro de "Pessoal", afim de que possamos reter no trabalho os elementos que forem julgados úteis à manutenção do nosso "standard" de serviço, bem como, ser adotado um nivel de

remuneração para os cargos iniciais, que permita à Estrada recrutar lá fora bons colaboradores para os vários setores especializados dos nossos escritórios, principalmente nos da Contabilidade.

O Departamento Financeiro compõe-se atualmente das seguintes repartições:

— Chefia do Departamento
— Ajudância de Materiais
— Contabilidade
— Tesouraria
— Serviços de Pessoal

Conforme dados que nos foram fornecidos pelos respectivos chefes de Serviços, foram os seguintes os principais fatos ocorridos e registrados nos vários setores de atividade dêste Departamento:

CHEFIA DO DEPARTAMENTO

O serviço de expediente da Chefia constou do seguinte:

— Processos recebidos e despachados	10.259
— Ofícios, cartas e memorandos expedidos .	476

Durante o ano de 1943, trabalharam na Chefia do Departamento 7 funcionários.

AJUDÂNCIA DE MATERIAIS

Na Ajudância de Materiais continuou o Engenheiro Artur Lourival da Fonseca.

Os serviços que estão sob responsabilidade da Ajudância de Materiais, abrangem:

— Secção de Materiais
— Almoxarifado
— Secção de Impressos e Oficinas Gráficas.

Secção de Materiais

Em 1943, os serviços da aludida Secção foram executados por 14 funcionários, sendo:

— 1 — Chefe de Secção
— 1 — Escriturário de 1.ª Classe
— 3 — Escriturários de 3.ª Classe
— 1 — Auxiliar de Escrita de 2.ª Classe
— 1 — Auxiliar de Escrita de 4.ª Classe (cont.ª)
— 5 — Recebedores de dormentes; dêstes, um entrou em exercício, a partir de 2 de agôsto de 943
— 2 — Contínuos.

Os serviços da Secção, pròpriamente ditos, foram executados por nove (9) funcionários, quando, no ano anterior, o foram por dez (10).

Devo consignar aqui o grande aumento de trabalho que a situação de guerra veio trazer para a Secção de Materiais não só com a organização dos "Pedidos de Preferência", junto à Carteira de Exportação e Importação do Banco do Brasil, para importação de materiais, como também com a obtenção de quotas junto à Coordenação da Mobilização Econômica, Instituto do Açúcar e Álcool e Conselho Nacional do Petróleo.

Mesmo assim, embora aumentados os serviços e desfalcada a Secção de um (1) funcionário, tudo correu da melhor forma possível, de modo a atender, no momento oportuno, aos fornecimentos de materiais a tôdas as dependências da Rêde, de acôrdo com as suas reais e mais urgentes necessidades.

Não deixou, também, de sobrecarregar a Secção, o atrazo com que foram recebidos os orçamentos dos Departamentos da Linha e dos Transportes, com as previsões de consumo para o ano de 1944.

Os trabalhos executados resumem-se no seguinte, conforme demonstração confrontada com o exercício anterior:

ESPECIFICAÇÃO		1943	1912	Diferença +	Diferença —
COMPRAS : —	Concorrências realizadas.....	21	19	2	—
	Coleta de preços............	35	33	2	—
	Pedido de materiais.........	791	530	261	—
CORRESPONDÊNCIA ...	Ofícios expedidos...........	532	963	—	431
	Cartas expedidas............	1297	1451	—	154
	Cartas recebidas............	853	603	250	—
PROTOCOLO :—	Faturas, contas etc..........	533	401	132	—
	Papeis de interêsse de funcionários em geral.........	305	164	141	—
	Diversos de particulares.....	588	100	488	—
	Diversos s/ fornecimento de materiais......................	5926	3803	2123	—

As encomendas de materiais atingiram o soma de Cr $ 54.085.794,60, distribuida pelas seguintes rubricas:

Materiais	Dotação	Encomendas	Verbas não utilizadas até 31/12/	Excesso sôbre o orçamento 31/XII/1943 ; —
	Cr $	Cr $	Cr $	Cr $
Dormentes.................	3.500.000,00	4.918.700,80	—	1.418.700,80
Madeira	700.000,00	1.248.029,60	—	548.029,60
Carvão....................	1.800.000,00	4.435.856,70	—	2.635.856,70
Lenha.....................	6.800.000,00	10.783.094,80	—	3.983.094,80
Lubrific..................	700.000,00	469.874,70	230.125,30	—
M. e Utens................	65.000,00	31.050,00	33.950,00	—
Mat. diver................	10.310.000,00	32.199.188,00	—	21.889.188,00
Som...................	23.875.000,00	54.085.794,60	264.075,30	30.474.869,90

Nas parcelas acima estão incluidos adiantamentos concedidos aos seguintes empregados:

	Cr $
Camilo Jardim..	7.496,40
Fernando Lavenhagem de Melo	14.995,90
Gustavo Soares Roxo..	82.223,00
José Augusto da Trindade Cândido..................................	11.092,90
José Batista Sampaio..	1.835.513,90
José Guilherme Nogueira..	11.956,40
Nazareno Vieira da Costa..	75.764,20
Oscar da Silva Martins...	129.270,30
Representação da R. M. de Viação do Rio...........................	979.603,10
Soma	3.147.916,10

Relativamente ao exercício de 1942, em 1943 os adiantamentos sofreram um acréscimo de Cr $431.602,30.

Entre os diversos fatores que muito contribuiram para o excesso de compras sôbre o orçamento, na importância de Cr ..... $30.474.869,90, destaco os seguintes:

a) Em 1942, por ordem do sr. Diretor, só se adquiriram 50 % das quantidades previstas para consumo, o que não impediu o "deficit" de Cr $10.274.792,00 no referido exercício, em virtude da vertiginosa alta de preços.

b) Como no ano precedente não se fez aquisição de materiais, em quantidade suficiente para ocorrer a tôdas as necessidades da Estrada, por isso que dos 50 % encomendados, apenas uma parte deu entrada em nossos armazens, o exercicio de 1943 veio ficar sobrecarregado.
A Rêde foi obrigada a fazer compras de emergência, notadamente no principio do ano, para aguardar a chegada dos materiais que estavam encomendados para importação, principalmente AÇOS e FERROS, porque, se não o fizesse, suas oficinas ficariam na iminência de paralizar serviços inadiáveis, conforme esclarecimentos prestados nos processos, pedindo a efetivação das compras;

c) Conforme demonstrei em cada processo de concorrência, a alta de preços, relativamente ao exercicio anterior, foi o mais importante fator na determinação do "deficit", do que podereis fazer idéia pelas percentagens verificadas para mais em cada concorrência, a saber:

— Concorrência n.° 1	— Madeiras em Geral	17,26 %
— Concorrência n.° 2	— Material para as Oficinas Gráficas	6,38 %
— Concorrência n.° 3	— Material para os escritórios . .	42,49 %
— Concorrência n.° 4	— Ferro em geral e chapas galvanizadas	96,86 %
— Concorrência n.° 5	— Ferro em geral com mais de 3"	20,70 %
— Concorrência n.° 6	— Tintas, vernizes, etc.	14,00 %
— Concorrência n.° 7	— Material para V.P. e cêrcas	41,80 %
— Concorrência n.° 8	— Artefatos de borracha	28,99 %
— Concorrência n.° 9	— Aros, eixos e molas de aço . .	25,0656 %
— Concorrência n.° 10	— Aços em geral	3,512 %
— Concorrência n.° 11	— Metais e soldas	11,19 %
— Concorrência n.° 12	— Arame, fôlha de flandres, conexões e tubos galvanizados . .	8,2533 %
— Concorrência n.° 13	— Brocas, limas, limalões e trados	30,63 %

— Concorrência n.° 14 — Lixas, esmeris e rebolos .. .. 0,2538 %
— Concorrência n.° 15 — Ferramentas em geral .. ... 57,75 %
— Concorrência n.° 16 — Cabos e fios para eletricidade 85,524 %
— Concorrência n.° 17 — Produtos químicos em geral .. 9,2914 %
— Concorrência n.° 18 — Madeira em geral .. .. 2,343 %
— Concorrência n.° 19 — Artefatos de ferro .. .. 37,950 %
— Concorrência n.° 20 — Materiais de cabelo, pêlos, penas, lã, etc., couros e peles; amianto, borracha e fibras vejetais; depósitos para água, para óleos, para querosene e para gás; material sanitário pequenas viaturas e vasilhames .. .. 35,343 %

— Concorrência n.° 21 — Aparelhos, instrumentos e acessórios e ferragens para aplicação em madeira, couro, lona, borracha e etc. .. .. .. 24,4605 %

COLETA DE PREÇOS:

N.° 1 — Explosivos, espoletas e estopim .. .. 6,09 %
N.° 9 — Carvões e escovas para eletricidade .. .. 50,533 %
N.° 11 — Material para limpeza, vassouras, espanadores etc. .. .. 42,148 %
N.° 14 — Medicamentos .. .. 33,82 %
N.° 16 — Rouparia .. .. 35,899 %
N.° 17 — Tinta para escritório .. .. 23,523 %
N.° 20 — Aço fundido .. .. 41,397 %
N.° 21 — Lubrificantes .. .. 27,361 %
N.° 22 — Diversos — relógio de vigia, louça para eletricidade, torneiras, aparelhos, rolamentos, corrente cortante, material Pyle e Sunbeam, material para telefone, carvões para eletricidade e matematerial Stone .. .. 95,7417 %
N.° 25 — Artefatos de ferro e grampos para trilhos .. .. 35,8351 %
N.° 32 — Materiais diversos .. .. 9,2637 %

Parte dos editais de concorrência e tôdas as coletas de preços foram datilografadas na Secção de Materiais, serviço de grande vulto que foi obrigada a executar, porque o nosso mimeógrafo estava emprestado ao Departamento do Tráfego e não se podia esperar que as Oficinas Gráficas pudessem fazer a sua impressão.

Quanto aos dormentes, com a elevação dos preços e com a inclusão de novas essências na 3.ª classe, pôsto não haver alcançado o limite de previsão de consumo, houve "superavit" de 246.732, relativamente à quantidade recebida em 1942, ou seja:

Em 1943	683.298
Em 1942	436.566
Diferença	246.732

ALMOXARIFADO

À frente do Almoxarifado continuou o Sr. José Batista Sampaio, Almoxarife Interino.

O serviço de escrituração manteve-se perfeitamente em dia, não motivando reclamação alguma acêrca da remessa das faturas às diversas repartições da Estrada e, bem assim, dos balancetes mensais à Contabilidade.

Não obstante o grande movimento de entrada e saída de materiais, nenhuma irregularidade foi notada no serviço de contrôle ou de escrituração.

ARMAZENS REGIONAIS

A regularidade e segurança com que foram executados os serviços nos Armazens Regionais contribuiu grandemente para que o Almoxarifado mantivesse em dia e em ordem os seus serviços.

SECÇÃO DE IMPRESSOS

Todo o fornecimento a cargo da Secção de Impressos foi executado normalmente.

OFICINAS GRÁFICAS

Com as providências determinadas pela Administração da Estrada, mandando admitir pessoal e autorizando serviços extraordinários, a produção elevou-se grandemente, passando a ser executada em oficinas particulares, apenas uma pequena parte dos impressos necessários.

A produção industrial elevou-se a Cr $925.581,89, contra Cr $689.724,66, do ano anterior.

TESOURARIA

Os serviços da Tesouraria da Estrada estiveram a cargo do Sr. Jerônimo Sá Miranda Pinto, tesoureiro da Rede.

Correram normalmente, durante o ano, os trabalhos dessa Repartição. O seu expediente constou do seguinte:

Ofícios expedidos	2.044
Ordens de pagamento expedidas	39
Guias de Vencimentos não reclamados extraídas	2.032
Resumos de férias	385
Boletins Diários do Caixa	298
Boletins Diários do Caixa de "Depósitos e Cauções"	37
Boletins Diários do Caixa de Selos de Obrigações de Guerra	30
Relações de Vencimentos não Reclamados	61
Guias de Suprimentos aos Srs. Fiéis	49
Guias de Recolhimento aos Srs. Fiéis	47
Demonstrações da Renda das Estações	747
Notas de irregularidades expedidas	362
Termos de apreensão de moedas falsas	90
Telegramas expedidos	142
Procurações arquivadas	294

Saldo disponível:

	Em dezembro de 1942	Em dezembro de 1943
	Cr$	Cr$
Em dinheiro	40.361,20	177.840,00
Banco Comércio e Indústria de M. Gerais:		
Em Belo Horizonte	34.795,40	86.577,00
Em A. dos Reis	1.435,00	1.765,50
Banco de C. Real de Minas Gerais:		
No Rio de Janeiro	32.000,00	30.000,00
Em Belo Horizonte	10.164,30	1.274.909,10

SERVIÇOS DE PESSOAL

À frente da repartição do Pessoal, continuou o oficial administrativo Francisco Horta de Castro.

Os serviços afetos a êsse escritório tiveram normal execução durante o ano de 1943.

Nesse ano, foram registrados, em seus protocolos, 23.946 papéis sôbre assuntos diversos, sendo 13.744 procedentes do Departamento de Transportes ou de assuntos com êle relacionados; 6.926 se prenderam a fatos de interêsse dos demais Departamentos e 1.645 de-

expedientes da Caixa de Aposentadoria e Pensões e da Cooperativa Mista dos F. da Rêde Mineira de Viação.

A correspondência constou de 1.604 ofícios e memorandos, sendo 1.181 de assuntos gerais, 276 referentes a fé de ofício e 147 sôbre acidentes do trabalho.

Foram organizadas durante o ano 2.631 fôlhas de pagamento, das quais 680 a favor de empregados acidentados no trabalho. Convém notar que as fôlhas de acidentes são individuais e as demais coletivas, contendo algumas mais de 600 nomes.

Dos acidentes ocorridos durante o ano, em número de 936, 330 foram de pequenas conseqüências, não tendo havido necessidade de serem os empregados afastados dos serviços.

Em abril, por ato do Sr. Diretor, foi transferido para êsse Serviço o expediente, aliás volumoso, de exame e processamento de licenças. Da data da transferência até 31 de dezembro, foram examinados, processados e deferidos 1.964 pedidos.

Além dêsses trabalhos, coube aos Serviços de Pessoal, para efeito de aposentadorias e processos administrativos, o fornecimento de 1.276 quadros de tempo de serviço. Nesse mesmo periodo foram fornecidas as relações que serviram de base às promoções do pessoal mensalista e jornaleiro.

Prosseguiu-se na contagem de tempo de serviço de todo o pessoal, estando êsse serviço em via de conclusão, afim de ser publicado o almanaque, no corrente exercício.

Em dezembro, foi montado o fichário para contrôle do abono de família, instituido pelo Decreto-lei número 972, de 1.° de dezembro de 1943, tendo sido registrados, até o dia 30 do mesmo mês, 229 pedidos.

Em 31 de dezembro de 1943 trabalhavam nos escritórios dos Serviços de Pessoal 76 funcionários.

CONTABILIDADE

Na Chefia dessa Repartição continuou o Sr. José de Castro, Chefe da Contabilidade da Rêde.

No decorrer do ano de 1943 transitaram pela Contabilidade da Estrada 6.590 processos, ali registrados com o prefixo CT|43, sendo:

Cartas e ofícios recebidos	1.252
Processos e papéis diversos	5.338

A correspondência expedida pela Contabilidade durante o referido exercício, constou de:

Cartas com o prefixo AR (aguardando resposta)	1.505
Cartas com o prefixo CT (cartas comuns)	462

Cartas com o prefixo CTI (informações)	780
Cartas com o prefixo SD (serviço de despesa)	461
Cartas com o prefixo SC (serviço de contas)	207
Cartas com o prefixo ST (contas de transportes)	2.778
Memorandos (devolução de duplicata)	985
Guias de pagamento	418
Guias de recolhimento	98
Contas a cobrar	343
Contas de transportes extraídas	2.076

Tendo havido, durante o ano de 1943, 302 dias úteis de trabalho nos escritórios, observa-se que a média diária do expediente da Contabilidade foi a seguinte:

Processos recebidos e despachados	22
Cartas expedidas	20
Guias e contas extraídas	13

MOVIMENTO DE TRAFEGO MÚTUO

O movimento de tráfego mútuo, no ano de 1943, entre a Rêde Mineira de Viação e as Emprêsas Filiadas à Contadoria Geral de Transportes, apresentou um saldo de Cr $7.737.997,70, a favor desta Estrada, conforme os seguintes dados apurados pela Contabilidade à vista das contas correntes mensais fornecidas pela citada Contadoria:

Débito da Rêde:

	Cr$
Passagens	813.760,40
Encomendas	1.625.372,50
Animais	661.782,90
Mercadorias	9.315.349,90
Reclamações	135.953,70
Transportes requisitados pela Rêde à Estrada de Ferro Central do Brasil	193.783,60
Saldo a favor da Rêde	7.737.997,70
Soma	20.484.000,70

Crédito da Rêde:

	Cr$
Passagens	1.007.396,20
Encomendas	1.087.308,80
Animais	91.409,00

Mercadorias	18.280.622,30
Reclamações	17.264,40
Soma	20.481.000,70

MOVIMENTO DE TRAFEGO DIRETO

O saldo das contas de tráfego direto com a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro foi, neste exercício, favorável à "C.M.", importando em Cr $1.189.951,40, assim demonstrado:

Débito da Rêde:

	Cr$
Importância debitada pela C.M. pelo movimento de tráfego direto	4.448.330,00
Idem, idem, excessos de fretes	38.422,20
Idem, idem, estadia de vagões	240.516,50
Idem, idem, de reclamações	57.617,90
Idem, idem, diversas contas	59.571,30
Soma	4.844.457,90

Crédito da Rêde:

	Cr$
Importância creditada pela C.M. pelo movimento de tráfego direto	3.550.889,90
Idem, idem, excessos de fretes	11.536,20
Idem, idem, estadia de vagões	56.451,50
Idem, idem, de reclamações	28.497,00
Idem, idem, diversas contas	7.131,90
Saldo a favor da Cia. Mogiana	1.189 951,40
Soma	4.844.457,90

RECLAMAÇÕES

Foram registradas na Contabilidade 597 fichas de reclamações deferidas pela Diretoria, no exercício em aprêço, as quais acusaram um total de Cr $919.305,90, a saber:

		Cr$
Deferidas por conta da Estrada	277	131.565,30
Deferidas por conta da Companhia de Seguros "Minas-Brasil"	166	307.921,40

Deferidas por conta da Companhia de Seguros "Adriática"	65	444.830,90
Deferidas por conta da Estrada de Ferro Central do Brasil	27	6.613,60
Deferidas por conta da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro	17	24.523,00
Deferidas por conta da The Leopoldina Railway Company	1	50,20
Deferidas por conta de empregados	44	3.801,50
Soma	597	919.305,90

CONTAS DE TRANSPORTES

Foram extraídas, registradas e encaminhadas pela Contabilidade às Repartições devedoras, 2.076 contas de transportes atendidos pela Rêde à requisição de autoridades do Govêrno Federal, nas seguintes importâncias:

		Cr$
Ministério da Guerra	1.112	1.288.499,10
Ministério da Agricultura	558	125.051,50
Ministério da Viação	144	90.175,70
Ministério da Fazenda	90	22.398,90
Ministério da Justiça	53	11.815,30
Ministério do Trabalho	25	2.268,10
Ministério da Educação	29	3.825,30
Ministério da Marinha	6	2.256,40
Ministério da Aeronáutica	47	9.917,50
Presidência da República	9	549,40
Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Comerciários	3	104,90
Soma	2.076	1.556.862,10

CONTAS A RECEBER

Proveniente de trabalhos executados pela Rêde a terceiros e fretes de transportes de café pertencentes ao Departamento Nacional do Café, foram preparadas e encaminhadas para cobrança 344 contas a receber, num total de Cr $610.839,40.

GUIAS DE RECOLHIMENTO

Foram extraídas 98 guias de recolhimento, num total de . . . Cr $40.726,40.

GUIAS DE PAGAMENTO

Foram organizadas pela Contabilidade 418 guias de pagamento, num total de Cr $5.378.365,70.

CONTAS A PAGAR

Foram processadas e contabilizadas 6.146 contas e faturas, no valor de Cr $33.026.892,10, assim discriminadas:

		Cr$
Fornecedores do País	2.955	31.190.504,50
Fornecedores em moeda estrangeira	—	—
Contas de despesas diversas	3.166	1.820.220,60
Credores da Construção	17	10.351,00
Credores da Eletrificação	8	5.816,00
Soma	6.146	33.026.892,10

VENCIMENTOS NÃO RECLAMADOS

A Contabilidade registrou e escriturou 2.032 guias de vencimentos não reclamados, extraídas pela Tesouraria, no valor de . . . Cr $266.655,50.

BOLETINS DE CAIXA

302 boletins de Caixa da Tesouraria foram conferidos e escriturados pela Contabilidade, sendo o movimento financeiro da Estrada, até 31|XII|1943, de Cr $140.342.185,30.

Com o seguinte resultado, foram escrituradas pela Contabilidade 2.639 fôlhas de pagamento, organizadas para o pessoal da Rêde:

	Cr$
Administração Superior	4.134.819,60
Departamento de Transportes	30.106.560,10
Departamento da Locomoção	5.965.058,40
Departamento da Linha	2.623.417,50
Sub-total	42.829.855,60
Eletrificação	111.610,90
Patrocínio-Ouvidor — Construção	301.068,70
Total	43.242.535,20

MOVIMENTO FINANCEIRO ORÇAMENTARIO

O orçamento financeiro da Rêde para o exercicio de 1943 foi o seguinte:

	Cr$
Receita prevista	68.000.000,00
Despesa orçada	69.500.000,00
"Deficit" previsto	1.500.000,00

tendo os balanços financeiros do ano de 1943 apresentado o seguinte resultado:

	Cr$
Receita arrecadada	98.794.618,40
Despesa processada	92.564.948,70
"Superavit" verificado	6.229.669,70

Em comparação com o exercicio de 1942, verificou-se um aumento na Receita arrecadada de Cr $29.876.946,50, tendo havido, por outro lado, um acréscimo de Cr $19.166.712,40 na despesa processada.

Nos últimos seis (6) anos, os orçamentos financeiros da Rêde, que figuraram no orçamento do Estado, foram os seguintes:

	Cr$
Receita prevista	368.700.000,00
Despesa orçada	417.500.000,00
"Deficits" previstos	48.800.000,00

Os balanços financeiros dos exercícios de 1937, 1938, 1939, 1940, 1941, 1942 e 1943, organizados pela Contabilidade e remetidos à Secretaria das Finanças, para incorporação à escrita geral do Estado, apresentaram os seguintes resultados:

	Cr$
Receita arrecadada	451.262.956,00
Despesa processada	495.760.180,80
"Deficits" financeiros	44.497.224,80

Para cobertura dos "deficits" financeiros do período 1936-1943, a Secretaria das Finanças forneceu à Rêde os seguintes suprimentos:

	Cr$
Em dinheiro	4.878.382,50
Saldo das contas de impostos arrecadados	10.501.313,90
Em Apólices do Empréstimo Mineiro de Consolidação	10.859.055,00
Pagamentos à Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, por c/ da Rêde	3.396.228,50
Pagamentos a fornecedores, por c/ da Rêde	2.502.403,90
Liquidação de títulos em Bancos à c/ da Rêde	5.185.000,00
Liquidação de descontos a favor da Cooperativa ..	2.000.000,00
Liquidação de descontos a favor da Caixa de Ap. e Pensões dos F. da R.M.V.	4.000.000,00
Pagamentos a diversos por c/ da Rêde	986.769,40
Total	44.312.153,20

O anexo número DF/1 mostra o movimento financeiro orçamentário da Rêde nos últimos seis (6) anos.

Em relação ao ano de 1942, a receita arrecadada aumentou de Cr $29.876.946,50.

O anexo número DF/2 demonstra a receita comparada, com a indicação das diferenças para mais e para menos.

A despesa processada, em comparação com a do exercício anterior, aumentou de Cr $19.166.712,40, tendo havido acréscimo nas seguintes rubricas:

	Cr$
Pessoal	2.696.818,60
Material:	
Dormentes	2.334.205,80
Madeiras	750.798,80
Materiais diversos	10.661.299,10
Carvão	2.154.707,00
Lenha	1.307.421,60
Lubrificantes	118.027,30
Móveis e Utensílios	1.379,50
Despesas Diversas:	
Transportes	101.999,30
Restituições e Indenizações	153.327,10
Auxílios e contribuições	1.237.983,70
Fôrça, luz, água e telefone	37.961,30
Aluguéis e arrendamento de prédios	127.033,90
Diferenças de câmbio	25.241,80

Em 1943, houve decréscimo nas seguintes sub-verbas:

	Cr$
Despesas aduaneiras	101.684,20
Serviços Hollerith	8.810,00
Juros, descontos e comissões	2.186.306,20
Eventuais	247.695,30

O quadro número DF/3, apresenta-nos a despesa comparada dos anos de 1942/1943, com indicação de diferenças para mais e para menos.

RECEITA DAS ESTAÇÕES

As férias arrecadadas das estações, no ano de 1943, importaram em Cr $89.268.792,50, ou sejam mais Cr $23.983.786,20 que no ano anterior e Cr $43.073.012,70 que as arrecadadas em 1936.

O quadro número DF/4 demonstra a receita comparada das nossas estações, indicando, por mês, as diferenças para mais e para menos, nos anos de 1942 e 1943.

De março de 1931 a dezembro de 1943, as férias arrecadadas pelas estações atingiram a Cr $672.255.451,60, conforme o quadro número DF/5.

Os números índices correspondentes às férias anuais, desde a formação da Rêde, foram os seguintes:

1931	85
1932	106
1933	97
1934	92
1935	100
1936	110
1937	126
1938	136
1939	131
1940	125
1941	132
1942	156
1943	214

MOVIMENTO MONETÁRIO

As operações de Caixa, durante o ano de 1943, montaram a Cr $140.342.185,30, contra Cr $117.758.547,70, em 1942.

O Balancete do Movimento Anual do Caixa, constante dos quadros números DF/6 e DF/6-A, discrimina os recebimentos e pagamentos efetuados durante o exercício de 1943.

Os quadros números DF/7 e DF/8 resumem as operações de Caixa dos anos de 1942 e 1943, demonstrando as diferenças verificadas para mais e para menos.

MOVIMENTO BANCARIO

Durante o ano de 1943 foi o seguinte o movimento de depósitos e retiradas de dinheiro em Bancos:

	Cr$
Banco de Crédito Real de Minas Gerais, no Rio de Janeiro:	
Saldo a n/ favor em 1|1|943	418.030,90
Depositado em 1943	3.576.633,50
Soma	3.994.664,40
Retiradas em 1943	3.834.637,00
Saldo em 31|12|943	160.027,40
Banco Comércio e Indústria de Minas Gerais, em A. dos Reis:	
Saldo a n/ favor em 1|1|943	1.435,00
Depositado em 1943	3.110.627,10
Soma	3.112.062,10
Retiradas em 1943	3.110.296,60
Saldo em 31|12|943	1.765,50
Banco Comércio e Indústria de Minas Gerais, em B. Horizonte:	
Saldo a n/ favor em 1|1|943	34.795,40
Depositado em 1943	3.153.226,90
Retiradas em 1943	3.101.445,30
Saldo em 31|12|943	86.577,00

Banco de Crédito Real de Minas Gerais, em B. Horizonte:

Saldo a n/ favor em 1|1|943	10.164,30
Depositado em 1943	7.915.859,20
Soma	7.926.023,50
Retiradas em 1943	6.651.114,40
Saldo em 31|12|943	1.274.909,10
Banco Mineiro da Produção, c/ garantida	
Saldo a s/ favor em 1|1|943	620.607,30
Pagamentos efetuados por n/ conta	6.903.313,30
Soma	7.523.920,60
Depositado em 1943	6.902.747,40
Saldo a s/ favor	621.173,20
Banco da Lavoura de Minas Gerais, c/ garantida:	
Saldo a s/ favor em 1|1|943	449.894,70
Pagamentos efet. por n/ conta	5.284.104,90
Soma	5.733.999,60
Depositado em 1943	5.260.752,50
Saldo a s/ favor	473.247,10
Banco de Crédito Real de Minas Gerais, em B. Horizonte, c/ de depósitos vinculados:	
Depositado em 1943 pela Sociedade Técnica de Materiais Limitada	1.092.924,70

CONTAS DAS ESTAÇÕES

O movimento geral das contas das estações atingiu, no ano de 1943, a importância de Cr $341.348.034,50.

Os fretes a arrecadar pelas estações importaram, em 31 de dezembro de 1943, em Cr $8.558.917,50. As férias das estações em trânsito para a Tesouraria, no último dia do ano, montavam a . . . Cr $855.411,70.

O anexo DF/9 demonstra o resultado das operações contabilizadas durante o ano nas contas das estações, indicando os saldos devedores e credores.

DEVEDORES POR TRANSPORTES

Ainda não conseguimos regularizar a situação das contas de transportes de anos anteriores, pendentes de pagamento por parte do

Govêrno Federal, apesar das providências e dos esforços empregados por êste Departamento e pela Representação da Rêde, no Rio.

Durante os anos de 1939, 1940, 1941, 1942 e 1943, recebemos as quantias de Cr $950.330,70 — Cr $1.545.371,50 — Cr $911.435,00 — Cr $967.825,90 e Cr $1.128.131,40, contra Cr $891.463,80, em 1938.

Nos últimos sete (7) anos, as contas de transportes concedidos à requisição das repartições federais, montaram a Cr $7.798.751,50, tendo os recebimentos importado em Cr $6.801.626,00, isto é, 88 % das contas extraidas e encaminhadas para pagamento às repartições devedoras.

Verifica-se, pelos resultados acima, que o serviço tem melhorado bastante de 1938 a esta data, mas ainda não conseguimos liquidar, no exercício seguinte, tôdas as contas de transportes do ano anterior. As dificuldades encontradas na liquidação já foram expostas minuciosamente em memorial encaminhado à Diretoria, tendo sido objeto de estudo na reunião dos Diretores de Estradas de Ferro, realizada em 1942, na Contadoria Geral de Transportes.

O quadro número DF/10 demonstra as importâncias das contas organizadas e recebidas nos onze últimos anos.

RESULTADO DE EXPLORAÇÃO INDUSTRIAL

Os resultados de exploração industrial das linhas arrendadas, foram, no exercício de 1943, bastante satisfatórios, pois, apresentando-nos um "superavit" de Cr $13.253.661,00, ultrapassaram, de muito, as nossas melhores previsões.

O quadro número DF/11 demonstra a renda industrial e as despesas de custeio nesse exercício.

Nos últimos nove anos, os "deficits" e "superavits" de Custeio da Rêde foram os seguintes:

	Deficits	*Superavits*
	Cr$	Cr$
1935	9.801.698,10	—
1936	3.031.401,50	—
1937	7.813.361,70	—
1938	10.529.311,80	—
1939	9.232.663,90	—
1940	1.651.711,80	—
1941	1.375.053,10	
1942	—	2.459.150,00
1943	—	13.253.661,00

O quadro número DF/12 demonstra os resultados gerais de exploração da Rêde Mineira de Viação desde a sua formação, em 1931, incluindo-se, ali, os dois pequenos ramais mineiros administrados pela Estrada e incorporados a esta no segundo semestre de 1938, por terem sido nessa época encampados pelo Govêrno Federal.

Os resultados industriais de exploração, por quilômetro de linha trafegada, foram os seguintes, em 1943:

Extensão em tráfego	3.998.824 km.
Renda Industrial	Cr $23.347,10
Custeio	Cr $22.534,00

Os quadros números DF/13 e DF/13-A discriminam a renda industrial e a despesa de custeio da Rêde, nos últimos 5 (cinco) anos, por verbas e Divisões de Serviço.

Em relação ao ano anterior, a renda industrial da Rêde aumentou de Cr $27.151.245,80.

De 1939 a 1943 a renda de passagens sofreu um acréscimo de Cr $9.325.942,00.

Nesse mesmo período verificou-se um aumento de . . . . . Cr $28.447.261,70, na renda de mercadorias.

De 1931 a 1943, a renda de passageiros da Rêde Mineira de Viação importou em:

	Cr$
Em 1931	5.404.808,96
Em 1932	7.612.936,05
Em 1933	6.281.837,00
Em 1934	6.971.040,80
Em 1935	7.575.204,00
Em 1936	10.839.086,20
Em 1937	12.086.082,00
Em 1938	13.540.948,80
Em 1939	13.477.553,20
Em 1940	13.792.856,30
Em 1941	14.248.748,70
Em 1942	16.616.388,70
Em 1943	22.803.495,20
Total	151.250.985,91

O quadro número DF/14 demonstra a Receita comparada nos anos de 1942 e 1943, indicando as diferenças verificadas para mais e para menos.

O quadro número DF/15 mostra as percentagens de renda industrial por verbas e as despesas de custeio por Divisões de Serviço.

Os resultados positivos obtidos na exploração do tráfego, em 1943, são atribuidos ao acréscimo da renda.

Êste foi conseguido devido ao aumento considerável do volume de transporte, em conseqüência da cessação da concorrência rodoviária na zona da Estrada, motivada pela guerra e, também, em virtude dos planos tarifários estudados pelo Departamento do Tráfego.

E' oportuno, entretanto, pedir a atenção da Administração da Rêde para a possivel diminuição da renda, após a terminação da guerra.

Se voltarmos à situação primitiva sem nos prepararmos para enfrentar e combater a concorrência rodoviária, perderemos de 15 a 20 milhões de cruzeiros por ano.

DESPESA PESSOAL

A despesa total dè pessoal na Rêde Mineira de Viação foi a seguinte, nos últimos cinco (5) anos:

	Cr$
1939	41.290.661,10
1940	41.126.821,20
1941	41.102.958,40
1942	37.030.707,70
1943	39.168.609,90

O quadro número DF/16 discrimina, por Departamento, as despesas totais de pessoal no qüinquênio 1939/1943 e o quadro DF/17 fornece a comparação das mesmas com os orçamentos aprovados por Departamentos e Divisões.

IMPOSTOS MINEIROS ARRECADADOS

Os impostos mineiros arrecadados pela Estrada, durante o ano de 1943, importaram em Cr $1.877.269,10.

As comissões pela arrecadação de impostos montaram em . . . Cr $299.327,20.

Durante o ano de 1943 o Estado requisitou a esta Rêde transportes e outros serviços, na importância de Cr $3.973.779,50, cujas importâncias foram debitadas também nos Balancetes mensais.

O saldo verificado foi a favor do Estado, na importância de Cr $359.707,50, a qual foi escriturada nesta Estrada a crédito da conta de Suprimentos do Estado.

DESPESAS ALFANDEGARIAS

As despesas alfandegárias pagas pela Rêde em 1943 e relativas a materiais estrangeiros importados para os seus serviços, atingiram a Cr $176.010,30.

De 1936 a 1943 essas despesas montaram em Cr $2.666.851,40, conforme se verifica pelo quadro DF/20.

A Rêde obteve isenção de direitos aduaneiros na importância de Cr $1.642.278,80, naquele período, ou sejam 40,4 %.

SERVIÇO DE LENHA

Ficou estabelecido, pela ordem de serviço número 64, de 8|8|941, que, a patir de 15 de agôsto, os pagamentos de lenha adquirida seriam efetuados à vista, pelos Bancos da Produção e da Lavoura, por conta e ordem desta Rêde, tendo havido, nesse sentido, entendimentos com os referidos estabelecimentos de crédito.

Assim, no período de 1.° de janeiro a 31 de dezembro de 1943 foram conferidos e escriturados pela Contabilidade 6.460 talões de recebimento de lenha, no valor de Cr $11.503.796,10, pagos pelos Bancos da Produção e da Lavoura, por conta da Rêde, conforme discriminação constante do quadro número DF/21.

DEVEDORES POR ADIANTAMENTOS

Afim de atender à compra de materiais de emergência e à liquidação de despesas miúdas, de pronto pagamento, a Contabilidade durante o ano findo extraiu 418 guias de pagamento, na importância de Cr $5.378.365,70; para recolhimento de saldos organizou 98 guias de recolhimento, na importância de Cr $40.726,40, e conferiu e contabilizou 389 balancetes de prestação de contas, na importância de Cr $6.013.739,80.

O quadro número DF/22 dá o movimento discriminado dêsse serviço em 1943, comparando-o com o dos exercicios de 1941 e 1942.

TRANSPORTES REQUISITADOS À ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL

Durante os últimos seis (6) anos esta Rêde requisitou transportes à Estrada de Ferro Central do Brasil, em objeto de serviço da Rêde, na importância de Cr $2.368.490,20.

Os fretes dos transportes requisitados foram debitados a esta Estrada pela Contadoria Geral de Transportes, conforme discriminação constante do quadro número DF/23.

EMPRÊGO DE DORMENTES

De acôrdo com os dados coletados dos mapas de despesas organizados pelas Residências, foram empregados, durante o ano de 1943, 629.727 dormentes, no valor de Cr $4.679.031,90.

O emprêgo de dormentes nos últimos exercícios foi o seguinte:

Ano	*Quantidade*	*Importância* Cr$	*Preço médio* Cr$
1935	580.737	2.755.561,60	4,74
1936	482.398	2.296.999,80	4,76
1937	528.603	2.491.357,30	4,71
1938	633.961	3.486.300,60	5,50
1939	724.389	4.160.714,80	5,74
1940	650.757	3.630.018,70	5,58
1941	392.574	2.229.538,10	5,68
1942	370.786	2.492.929,10	6,72
1943	629.727	4.679.031,90	7,43

O quadro número DF/24 demonstra o movimento de emprêgo de dormentes por Divisão.

FUNDO DE MELHORAMENTOS

As despesas realizadas pela Rêde à conta do "Fundo de Melhoramentos", durante o exercício de 1943, atingiram a . . . . . Cr $3.555.449,20, conforme discriminação constante do anexo número DF/25.

CONTA DE CAPITAL

Conforme consta das atas de tomada de contas da Estrada, as importâncias despendidas à conta de Capital até 31 de dezembro de 1939, já reconhecidas e liquidadas, importam em Cr $120.367.101,40, assim discriminadas:

Primeiro pagamento de Cr $104.984.230,80

	Cr$
Aparelhamento da antiga Rêde Sul Mineira, no período de 1922 a 1931	51.860.353,80
Construção do ramal de Machado	2.793.460,90
Construção do ramal de Três Pontas	1.317.828,70
Construção do ramal de São Gonçalo do Sapucaí	4.117.953,20
Prolongamento da antiga Estrada de Ferro Paracatu	

— trecho: Melo Viana—B. Funchal	13.639.123,60
Construção da linha de Patrocinio-Ouvidor	18.226.884,40
Obras de eletrificação	12.998.626,20
Total	104.984.230,80

Segundo pagamento de Cr $15.382.870,50

Construção da linha de Patrocinio-Ouvidor	13.241.601,20
Obras de eletrificação	856.004,40
Prolongamento da antiga Estrada de Ferro Paracatu — trecho: Melo Viana—B. Funchal	1.285.264,90
Total	15.382.870,50

Durante o ano de 1943, foram realizadas pela Rêde as seguintes despesas à conta de Capital, na importancia de Cr $426.660,30:

	Cr$
Prosseguimento do serviço de construção de 8 carros-dormitórios	175.804,70
Transformação de 50 vagões-gaiolas para transportes de animais, da série "KC", de 18 toneladas, e estrados metálicos, em vagões fechados para mercadorias, da série "VD", de 24 toneladas ..	108.184,50
Prosseguimento do serviço de construção da ampliação das oficinas de Divinópolis	9.733,10
Construção de uma casa para o Engenheiro Residente em Monte Carmelo	41.197,00
Construção da estação de Macaúbas	18.972,40
Construção de desvio, triângulo de reversão e terraplenagem no pátio da estação de Macaúbas	33.691,60
Obras e melhoramentos necessários ao trecho Patrocínio-Ouvidor	35.426,00
Construção de uma caixa dágua de 25 mil litros no pátio da estação de Monte Carmelo	3.651,00
Total	426.660,30

As novas despesas relativas ao capital a ser indenizado a esta Rêde pelo Govêrno Federal, montam agora a Cr $11.874.100,40, conforme discriminação a seguir, já adicionadas a êste total as importâncias correspondentes às inversões do exercício de 1943:

	Cr$
Construção da linha Patrocínio-Ouvidor	4.866.376,30
Serviços de Eletrificação	930.690,70
Serviços e obras diversas	5.038.622,90
Processos antigos (Aviso n.º 858, de 23|3|1942), do Ministério da Viação e Obras Públicas	1.038.410,50
Total	11.874.100,40

TOMADA DE CONTAS

Durante o exercício de 1943 prestámos ao Govêrno Federal as nossas contas relativas ao 2.º semestre de 1942 e 1.º semestre de 1943.

A Junta que procedeu à apuração de tais contas estava composta dos seguintes senhores:

Pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro — Engenheiro Nilo Miranda.

Pelo Ministério da Fazenda (2.º semestre de 1942) — Joaquim Ferreira Moncorvo.

Pelo Ministério da Fazenda (1.º semestre de 1943) — Moacir de Oliveira Leite.

Pelo Tribunal de Contas (2.º semestre de 1942) — Dr. Adaurino Rafael de Oliveira.

Pelo Tribunal de Contas (1.º semestre de 1943) — Dr. Dino Goulart Guerra.

Pela Rêde Mineira de Viação — Contador José de Castro.

De janeiro de 1938 até a presente data, conseguimos realizar vinte (20) prestações de contas ao Govêrno Federal, colocando em dia êsse serviço.

BALANÇO GERAL

O Balanço Geral do "Ativo" e "Passivo" da Rêde Mineira de Viação, em 31 de dezembro de 1943, foi, como nos anos anteriores, organizado de acôrdo com as "Instruções para a Padronização das contas das estradas de ferro brasileiras", aprovadas pelo Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas.

O resumo dêsse Balanço Geral, por grupos de contas padronizadas e dispostos êstes segundo os métodos da análise americana, apresenta o seguinte resultado:

ATIVO		Cr$
I — Imobilizações Técnicas		773.648.335,20
M — Valores Disponiveis		4.099.824,20
P — Valores Realizáveis		63.374.844,60
D — Valores Diferidos		196.124.127,90
E — Valores para fins especiais		30.735,00
— Valores de Compensação		4.685.180.00
Soma		1.041.963.046,90
PASSIVO		
S — Patrimônio		750.552.945,70
R — Responsabilidades Especiais		232.977.960,20
C — Créditos de funcionamento		
a) Curto Prazo	11.304.189,50	
b) Longo Prazo	—	11.304.189,50
F — Responsabilidades Correntes		
a) Prazo Curto	12.268.869,10	
b) Prazo Longo	16.912.441,40	29.181.310,50
V — Provisões		13.261.461,00
— Passivo de Compensação		4.685.180,00
Soma		1.041.963.046,90

O quociente de liquidez dêste Bâlanço, segundo a fórmula americana conhecida por "Current Ratio", é o seguinte:

$$Q_1 = \frac{M + P}{C_a + C_b + F_a} = 2,8$$

Os meios financeiros americanos consideram o indice 2, na análise em aprêço, como suficientemente bom para outorga de crédito às emprêsas.

CONCLUSÃO

Ao concluirmos o presente relatório, desejamos salientar a cooperação, o esfôrço, a disciplina e a dedicação de todos os funcionários dêste Departamento, que, sem medir sacrifícios, zelam pelos interêsses da nossa Rêde com devotamento digno dos melhores elogios.

E', pois, com grande satisfação, que registramos os nossos agradecimentos a todos os leais servidores desta Estrada, que prestaram ao Departamento Financeiro, durante o ano de 1943, a sua dedicada e eficiente colaboração.

Saudações atenciosas.

(a.) *Dilermando do Couto e Silva,* Chefe do Departamento Financeiro.

ÍNDICE

(Quadros da Contabilidade)

DF-20 — Despesas Alfandegarias pagas pela Rêde durante os exercicios de 1936 a 1943
DF-21 — Serviço de Lenha — Estatistica — Lenha paga pelos Bancos, em 1943
DF-22 — Agentes Responsáveis — Devedores por adiantamentos
DF-23 — Fretes de Transportes requisitados pela R. M. V. à E. F. C. B. nos anos de 1938 a 1943
DF-24 — Quadro Demonstrativo do emprêgo de dormentes durante o ano de 1943
DF-25 — Obras e Melhoramentos — Despesas realizadas à conta do "Fundo de Melhoramentos", durante o exercicio de 1943
DE-26 — Demonstração comparada do Movimento de Tráfego Mútuo
DF-27 — Tráfego Mútuo — G. G. Transportes — Movimento de Saldos
DF-28 — Demonstração comparada do Movimento de Tráfego Direto com a Cia. Mogiana de Estradas de Ferro
Saldos com a Cia. Mogiana de Estradas de Ferro
DF-29 — Tráfego Direto com a Cia. Mogiana — Movimento de Saldos
DF-30 — Demonstração da Conta de Suprimentos fornecidos pelo Estado para coberturas de "Déficits" Financeiros da R. M. V.
DF-31 — Resumo do desdobramento das Despesas de "Custeio", referente aos anos de 1942 e 1943
DF-32 — Balanço de Ativo e Passivo do ano de 1943
DF-34 — Reposições e óutras responsabilidades descontadas em Fôthas de Pagamento — Demonstração das operações contabitizadas em 1943
DF-34 — Reposições e outras responsabilidades descontadas em Fôlhas de Pagamento durante o exercício de 1943

MOVIMENTO FINANCEIRO-ORÇAMENTÁRIO

RECEITA	Arrecadada	Prevista
	Cr $	Cr $
1937	51.451.396,60	40.000.000,00
1938	58.263.383,70	50.000.000,00
1939	55.345.093,80	58.300.000,00
1940	56.141.898,50	61.400.000,00
1941	62.315.893,60	61.000.000,00
1942	68.917.671,90	61.000.000,00
1943	98.794.618,40	68.000.000,00
Soma	451.262,956,00	408.700.000,00

DESPESA	Processada	Orçada
	Cr $	Cr $
1937	60.702.224,10	50.000.000,00
1938	67.811.898,90	55.000.000,00
1939	66.585.120,80	68 300.000,00
1940	67.377.206,50	69.400.000,00
1941	67.329.545,50	68.300.000,00
1942	73.398.236,30	66 000.000,00
1943	92.564.918,70	90.500.000,00
Soma	495.760.180,80	467.500.000,00

RESULTADOS FINANCEIROS	Superavit Verificado	Deficit Verificado
	Cr $	Cr $
1937	—	9.250.827,50
1938	—	9.548.515,20
1939	—	11.240.027,50
1940	—	11.232.[illegible]08,00
1941	—	1.974.651,90
1942	—	1.180.564,40
1943	6.229.669,70	—
Soma	6.229.669,70	50.[illegible]26.894,50

Observações: A Despesa orçada acha-se acrescida das importâncias de Cr$ 1.000.000,00 e Cr$ 20.000.000,00 em virtude dos créditos suplementares — (Decreto-Lei 972, de 1.º/12/943. e 1.052 de 30/12/943) para despesas de pessoal e material, respectivamente.

Organizado por W. Flôres, Escriturario. — Confere. M. F. Braga, Chefe da 2.ª Secção. — Visto, J. Castro, Chefe da Contabilidade.

MOVIMENTO FINANCEIRO ORÇAMENTÁRIO

RECEITA COMPARADA

HISTÓRICO	1942	1943	DIFERENÇAS	
			Para mais	Para menos
	Cr $	Cr $	Cr $	Cr $
RECEITA DAS ESTAÇÕES				
Férias arrecadadas	64.878.100,10	68.840.344,10	23.962.244,00	—
Fretes recebidos no Rio	40[illegible],20	428.448,40	21.542,20	—
SOMA	65.285.406,30	81.268.792,50	23.983.78[illegible],20	—
RENDAS DIVERSAS				
Indenizações	3.009.552,80	2.815.113,10	—	194.439,70
Trabalhos por conta de terceiros	51.2[illegible],80	161.439,10	113.213,30	—
Contas de transportes recebidas	979.310,20	1.128.682,50	149.372,30	—
Renda de tráfego mútuo e direto	3.769.891,80	8.729.456,80	4.959.565,00	—
Fretes recebidos do «D. N. C.»	2.700,50	—	—	2.700,50
Recebimentos diversos	1.081.862,50	482.231,00	—	599.631,50
SOMA:	8.894.513,60	13.310.922,50	5.213.150,60	796.771,70
RECEITA BRUTA	74.179.549,90	102.579.715,00	28.418.165,10	—
A DEDUZIR: —				
RENDA ESTRANHA				
Quota de Previdência	1.925.060,90	1.970.863,60	45.802,70	—
Impostos arrecadados	166.801,60	482.577,30	315.775,70	—
Tráfegos mútuo e direto	579.267,20	1.267.243,30	687.976,10	—
Taxa de desinfeção de vagões	—	64.412,40	64.412,4[illegible]	—
Excesso de fretes	2.590.748,30	—	—	2.590.748,30
SOMA	5.261.878,00	3.785.0[illegible]	1.113.[illegible]66,9[illegible]	2.590.748,30
RECEITA LÍQUIDA	68.917.671,99	98.791.618,40	29.876.916,50	—

Confere: M. F. Braga, Chefe da 2.ª Secção. — Organizado por: W. Flôres, escriturário. — Visto: J. Castro, Chefe da Contabilidade

MOVIMENTO FINANCEIRO-ORÇAMENTÁRIO

DESPESA COMPARADA

HISTÓRICO	1942	1943	DIFERENÇAS	
			Para mais	Para menos
	Cr $	Cr $	Cr $	Cr $
PESSOAL				
Folhas de pagamentos	40.557.979,80	43.254.798,40	2.696.818,60	—
MATERIAL				
Dormentes	2.997.112,50	5.331.318,30	2.331.205,80	—
Madeiras	560.909,90	1.318.708,70	759.798,80	—
Materiais diversos	9.493.617,60	20.157.917,00	10.664.299,40	—
Carvão	1.810.468,20	3.965.175,20	2.154.707,00	—
Lenha	10.199.935,50	11.507.360,10	1.307.424,60	—
Lubrificantes	498.238,90	616.266,20	118.027,30	—
Móveis e Utensílios	51.540,00	52.919,50	1.379,50	—
Despesas Aduaneiras	152.378,50	50.691,30	—	101.681,20
DESPESAS DIVERSAS				
Transportes	57.862,10	159.861,40	101.999,30	—
Restituições e Indenizações	334.881,70	488.208,80	153.327,10	—
Auxílios e Contribuições	2.108.892,30	3.346.870,00	1.237.953,70	—
Seguros	277.000,00	277.000,00	—	—
Serviços Hollerith	106.090,00	97.280,00	—	8.810,00
Juros, Descontos e Comissões	3.278.532,00	1.092.225,80	—	2.186.306,20
Fôrça Luz, Água e Telefone	265.780,50	303.741,80	37.961,30	—
Aluguéis e Arrendamento de Prédios	41.358,10	168.392,00	127.033,90	—
Diferenças de Câmbio	25.285,40	50.497,20	25.211,80	—
Eventuais	573.373,30	325.678,00	—	217.695,30
TOTAL	73.398.236,30	92.561.948,70	21.711.208,10	2.541.495,70

Confere. M. F. Braga, Chefe da 2.ª Secção. — Organizado por W. Flores, Escriturário. Visto, J. Castro, Chefe da Contabilidade.

RECEITA COMPARADA DAS ESTAÇÕES

MESES	1942	1943	DIFERENÇAS	
			Para mais	Para menos
	Cr $	Cr $	Cr $	Cr $
Janeiro	4.715.021,30	5.740.255,80	1.025.234,50	
Fevereiro	4.423.631,40	5.581.621,20	1.157.889,80	
Março	4.884.002,20	7.789.295,80	2.905.293,60	
Abril	4.780.572,30	7.364.155,20	2.583.582,90	
Maio	4.672.174,00	6.961.610,90	2.289.436,90	
Junho	5.461.129,50	7.800.398,30	2 339.268,80	
Julho	5.974.089,70	8.169.844,90	2.195.755,20	
Agôsto	6.273.957,40	7.677.817,30	1.403.859,90	
Setembro	6.010.116,90	7.890.757,40	1.870.640,50	
Outubro	5.720.676,60	8.023·917,30	2.303.240,70	
Novembro	6.249.149,70	7.897.704,80	1.648.555,10	
Dezembro	6.120.485,30	8.381.513,60	2.261.028,30	
TOTAL	65.285.006,30	89.268.792,50	23.983.786,20	

Organizado por: Wilson Flores, Escriturário,—Confere, M. F. Braga, Chefe da 2.ª Secção.—Visto. Castro, Chefe da Contabilidade.

RECEITA DAS ESTAÇÕES

FÉRIAS ARRECADADAS PELAS ESTAÇÕES DESDE MARÇO DE 1931

EXERCÍCIO	Importâncias	Números Índices
	Cr $	
1931 (De março a dezembro)	35.130.695,50	85
1932	44.215.218,70	106
1933	40.393.509,90	97
1934	38.424.586,90	92
1935	41.665.977,20	100
1936	46.195.779,80	110
1937	52.514.146,60	126
1938	56.632.980,90	136
1939	54.810.799,40	131
1940	52.435.648,10	125
1941	55.292.309,80	132
1942	65.255.006,30	156
1943	89.258.792,50	211

Organizado por Wilson Flores, Escriturário — Confere, M. F. Braga, Chefe da 2.ª Secção — Visto, Castro, Chefe da Contabilidade.

BALANCETE DO MOVIMENTO GERAL DE CAIXA DA RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO

EXERCÍCIO DE 1943

D É B I T O

	Cr $	Cr $
Saldo do mês de dezembro de 1942........		1.198.415,60
A ESTAÇÕES		
Férias arrecadadas....................................		88.840.344,10
A BANCOS		
A Banco de Crédlta Real de Mlnas Gerals, no Rlo....	3.234.637,00	
A Banco de Crédlto Real de Minas Gerais, em Belo Horizonte..	5.631.114,40	
A Banco Comércio e Indústria de Minas Gerais, em Belo Horizonte...................	3.074.026,40	
A Banco Comércio e Indústria de Minas Gerais, em Belo Horizonte, conta especial..................	25.100,00	11.964.877,80
A PESSOAL A PAGAR		
A fôlhas de vencimentos a pagar	561,60	
A vencimentos não reclamados	266.655,50	267.217,10
A GOVÊRNO FEDERAL		
A Govêrno Federal, conta de transportes anteriores A 1-1-35..	7.077,50	
A Govêrno Federal, conta de transportes de 1935.....	27.748,30	
A Govêrno Federal, conta de transportes de 1936.....	3.847,10	
A Govêrno Federal, conta de transportes de 1937.....	11.399,60	
A Govêrno Federal, conta de transportes de 1938.....	7.563,00	
A Govêrno Federal, conta de transportes de 1939.....	22.406,60	
A Govêrno Federal, conta de transportes de 1940.....	343.973,70	
A Govêrno Federal, conta de transportes de 1941.....	26.974,90	
A Govêrno Federal, conta de transportes de 1942.....	338.415,90	
A Govêrno Federal, conta de transportes de 1943.....	338.727,80	1.128.134,40
A AGENTES RESPONSÁVEIS		
A Devedores por adiantamentos.......................	44.085,80	
A Pagadores	23.055.296,80	
A Devedores por responsabilidades	1.142,40	23.100.525,00
A TÍTULOS A PAGAR		
A Banco de Crédito Real de Minas Gerais, S. A......	814.000,00	
A Banco de Minas Gerais, S. A.......................	225.000,00	
A Banco Mineiro da Produção, S. A..................	150.000,00	
A Banco da Lavoura de Minas Gerais, S. A.	1.120.000,00	2.309.000,00
A CREDORES POR DEPÓSITOS		
A Impostos Arrecadados para os Estados..		51.567,30
A transportar..		128.860.081,30

DÉBITO

		Cr $	Cr $
Transporte....................................			128.860.081,30
A CREDORES POR CAUÇÕES EM DINHEIRO			
A Cauções de carregadores........................		3.800,00	
A Cauções de ajuste..................................		50.100,00	
A Cauções de propostas..............................		21.313,00	
A Cauções de contratos..............................		35.137,50	110.350,50
A DIVERSAS CONTAS			
A Correntistas			
A Representante	37.340,00		
A Diversos - Fretes Representação...	391 108,40		
A Diversos	3.458.051,90	3.886,500,30	
A Despesa a anular..................................		772,90	
A Restituições a liquidar..........................		286,00	
A Receita a classificar.............................		6.021,60	3 893.580,80
A RECEITA ACESSÓRIA DOS TRANSPORTES			
A Concessões		41.305,60	
A Venda de Material Inservível....................		262.889,40	
A Aluguéis de Proprios.............................		12.428,80	
A Receitas Diversas		25.440,20	312.064,00
A RECEITA DE TRABALHOS E FORNECIMENTOS A TERCEIROS			
Recebimentos neste Exercicio........................			161.439,40
A TRÁFEGO MÚTUO			
A Contadoria Geral de Transportes..................		6.289.695,70	
A Departamento dos Correios e Telégrafos...........		539,00	
A Estrada de Ferro Goiaz............................		627.402,80	6.917,637,50
A JUROS — RECEITA			
Recebidos neste Exercício............................			6.539,30
A CUSTEIO — MOVIMENTO E TRAÇÃO			
A Perdas e Avarias — Cargas			43.801,50
A RECEITAS NÃO ESPECIFICADAS			
Recebidos neste Exercício............................			3.443,20
A GOVERNOS ESTADUAIS E MUNICIPAIS			
A Govêrno do Estado de Goiaz, conta de transportes			548,10
TOTAL..			140.342.155,30

Organizado por Wilson Flores, Escriturário — Conferido por M. F. Braga, Chefe da 2.ª Secção — Visto. J. Castro, Chefe da Contabilidade.

BALANCETE DO MOVIMENTO GERAL DE CAIXA DA RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO

EXERCÍCIO DE 1943

CRÉDITO

	Cr $	Cr $
DE BANCOS		
De Banco de Crédito Real de Minas Gerais, no Rio...	2.556.633,50	
De Banco de Crédito Real de Minas Gerais, em Belo Horizonte..	7.315.859,20	
De Banco Comércio e Indústria de Minas Gerais, em B. Horizonte......	39.930,30	
De Banco Comércio e Indústria de Minas Gerais, conta especial..	25 100,00	
De Banco Comércio e Indústria de Minas Gerais, em Angra dos Reis..................................	3.086.208,20	
De Banco Mineiro da Produção, S. A., conta garantida......................	6.800.000,00	
De Banco da Lavoura de Minas Gerais, S. A., conta garantida...............................	5.100.000,00	24.923 731,20
DE CONTAS A PAGAR		
De fornecedores do País...............................	25.213.641,00	
De fornecedores de materiais estrangeiros............	274.399,80	
De contas de despesas diversas........................	723.625,20	
De credores da construção.............................	16.644,70	
De credores da eletrificação...........................	1.800,00	26.230.110,70
DE CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES		
De contribuições da Rêde Mineira de Viação..........	3.162.979,20	
De crédito diversos....................................	4.653.537,30	7.616.516,50
DE AGENTES RESPONSÁVEIS		
De devedores por adiantamentos........	5.535.906,30	
De pagadores...	22.887.777,40	
De devedores por responsabilidades....................	46,00	28.423.729,70
a Transportar...		87.394.088,10

CRÉDITO

		Cr $	Cr $
Transporte..............................			87.394.088,10
DE TÍTULOS A PAGAR			
De Cia. Industrial Viação e Engenharia.....		295.939,40	
De E. G. Fontes & Cia.		116.950,80	
De Lage & Cia. Ltda..................................		2.160.455,10	
De Banco de Crédito Real de Minas Gerais. S. A....		1.611.670,70	
De Banco de Minas Gerais, S. A......................		599.000,00	
De Banco Mineiro da Produção, S. A................		445.690,00	
De Banco da Lavoura de Minas Gerais, S. A........		1.120.000,00	6.349.626,00
DE CREDORES POR CAUÇÕES EM DINHEIRO			
De cauções de carregadores.		200,00	
De cauções de propostas................................		22.742,20	
De cauções de contratos................................		22.674,00	45.616,20
DE CREDORES POR DEPÓSITOS			
De consignações			
Cooperativa mista.....................	13.581.882,30		
Diversos.	26.390,70	13.608.273,00	
De Impostos arrecadados para os Estados............		48.505,10	
De valores depositados		52.180,70	13.708.958,80
DE DIVERSAS CONTAS			
De correntistas..........		2.649.992,90	
De reclamações a liquidar............................		685.745,90	
De restituições a liquidar............................		2.406,30	3.338.145,10
DE PESSOAL A PAGAR			
De fôlhas de vencimentos a pagar.....................		27.199.400,80	
De vencimentos não reclamados		222.915,60	27.422.316,40
a Transportar..			138.258.750,60

CRÉDITO

	Cr $	Cr $
Transporte		138.258.750,60
DE DESPESAS NÃO ESPECIFICADAS		
Despesas bancárias e outras		10.401,70
DE TRÁFEGO MÚTUO		
De contadoria geral de transportes	93.529,70	
De Cia. Mogiana de estradas de ferro	696,962,70	
De estrada de ferro Goiaz	19.182,10	809.674,50
DE JUROS DE DÍVIDAS COMUNS		
Pagamentos efetuados neste exercício		59.746,30
DE CUSTEIO		
Diversas contas		143.406,00
DE GOVÊRNO FEDERAL		
De govêrno federal conta da quota de fiscalização		200.000,00
DE DIFERENÇAS DE CAMBIO		
Pelas verificados neste exercício		50.497,20
DE CAIXA DE SELOS PARA OBRIGAÇÕES DE GUERRA		
Selos adquiridos neste exercício		181.500,00
DE RENDAS INCOBRÁVEIS		
Pelas verificadas		0,20
Saldo que passa para o exercício de 1944		628.208,80
TOTAL		140.342.185,30

Organizado por Wilson Flores, Escriturário.—Conferido por M. F. Braga, Chefe da 2.ª Secção — Visto, Castro, Chefe da Contabilidade.

DEMONSTRAÇÃO DO MOVIMENTO MONETÁRIO

OPERAÇÕES DE CAIXA NOS EXERCÍCIOS DE 1942 E 1943

DISCRIMINAÇÃO	1942	1943	DIFERENÇAS	
			Para mais	Para menos
	Cr $	Cr $	Cr $	Cr $
Dinheiro em cofre em 1.º de janeiro	1.000.057,00	1.198.415,60	198.358,00	—
RECEBIMENTOS:				
Férias das estações	64.878.100,10	88.840,314,10	23.962.244,00	—
Recebido de diversos correntistas	3.433.351,70	3.893.580,80	460.229,10	—
Contas de transportes	979.105,80	1.128.682,50	149.576,70	—
Cauções em dinheiro	31.002,00	110.350,50	79.348,50	—
Depósitos diversos	36.405,10	51.567,30	15.162,20	—
Retiradas em bancos	11.346.778,70	11.964.877,80	618.099,10	—
Emissão de títulos	8.192.600,00	2.309.000,00	—	5.883.600,00
Tráfegos — Mútuo e direto	4.291.313,10	6.917.637,50	2.626.324,40	—
Vencimentos não reclamados	217.960,10	267.217,10	49.257,00	—
Prestações de contas de agentes pagadores	23.051.050,30	23.100.525,00	49.474,70	—
Recebimentos diversos	300.823,20	559.987,10	259.163,90	—
TOTAL	117.758.547,70	140.342.185,30	28.467.237,60	5.883.600,00

Organizado por: Wilson Flôres, Escriturário. — Confere, M. F. Braga, Chefe da 2.ª Secção. — Visto, Castro, Chefe da Contabilidade

DEMONSTRAÇÃO DO MOVIMENTO MONETÁRIO

OPERAÇÕES DE CAIXA NOS EXERCÍCIOS DE 1942 E 1943

DISCRIMINAÇÃO	1942	1943	Diferenças	
			Para mais	Para menos
	Cr. $	Cr. $	Cs. $	Cr. $
PESSOAL				
Pago liquido de folhas de pagamento	27.044.502,50	27.199.400,80	154.898,30	—
Pago vencimentos em suspenso	2.0.544,90	222.915,60	12 370,70	—
CONTAS				
Pago a fornecedores do País	11.870.754,70	25.213.641,00	13.342.886,30	—
Idem, idem, de materiais estrangeiros	1.260.472,30	274.399,80	—	985.072,50
Idem, a credores da construção	44 681,60	16.644,70	—	28.039,9
Idem, a credores da eletrificação	2 320,00	1.800,00	—	520,00
Idem, contos de despesas diversas	708.827,80	723.625,20	14.797,40	—
CONSIGNAÇÕES				
Pago ao Instituto de Auxílios Mútuos	10.195 283,50	—	—	10.195 283,50
Pago à Cooperativa Mista dos Ferroviários da Rêde Mineira de Viação	—	13.581.882,30	13.581 882,30	—
Pago a diversos	15.774,00	127.076,50	111.302,50	—
DIVERSOS				
Pago á Caixa de Aposentadoria e Pensões	5.753.116,40	7.816.516,50	2.063.400,10	—
Suprimentos a agentes pagadores	27.112.072,30	28.423.729,70	1.311.657,40	—
Depósitos em Bancos	20.748.590,40	24.923.731,20	4.175.140,80	—
Quota de fiscalização	200.000,00	200.000,00	—	—
Títulos resgatados	9.935.988,30	6.349 626,00	—	3.586.362,30
Juros e descontos	311.843,00	59.746,30	—	252.096,70
Seguros	238.135,80	334.592,10	96 456,30	—
Pago a diversos	907.221,60	4.244.648,80	3.337.427,20	—
DINHEIRO EM COFRE EM 31 DE DEZEMBRO	1.198 415,60	628.208,80	—	570.206,80
TOTAL	117.758.547,70	140.342 185,30	38.202.219,30	15.618.581,70

Organizado por Wilson Flóres, escriturário. — Visto J. Castro. — Confere M. F. Braga.

CONTAS DAS ESTAÇÕES

ANO DE 1943

HISTÓRICO	CONTAS		SALDOS	
	Devedoras	Credoras	Devedores	Credores
	Cr $	Cr $	Cr $	Cr $
RENDA				
Receita dos Transportes	—	90.416.629,50	—	90.416.629,50
Receita complementar dos transportes	—	656.384,10	—	656.384,10
Receita acessória dos transportes	—	838.112,50	—	838.112,50
Adicional de 10 % sôbre tarifas	—	8.483.176,20	—	8.483.176,20
TRÁFEGO MÚTUO				
Contadoria geral dos transportes	20.484.000,70	12.746.003,00	7.737.997,70	
Companhia Mogiana de Estradas de Ferro	3.654.506,50	4.844.457,90	—	1.189.951,40
Departamento dos Correios e Telégrafos	126.813,60	148.901,90	—	22.088,30
Companhia de Navegação Loide Brasileiro	—	9.655,50	—	9.655,50
Estrada de Ferro de Goiaz	1.898.534,10	1.023.419,40	875.114,70	
RENDA EM TRANSITO	8.618.636,20	8.424.633,00	194.003,20	
RECEITA A RECEBER				
Fretes a arrecadar	77.797.820,30	74.642.714,80	3.155.105,50	
CREDORES POR DEPÓSITOS				
Impostos arrecadados para o Estado	4.232.423,80	4.483.714,50	—	251.285,70
Consignações	289.500,90	—	289.500,90	
Valores depositados	2.725.529,40	3.879.109,80	—	1.153.580,40
A transportar	119.827.770,50	210.596.912,10	12.251.722,00	103.020.863,60

HISTÓRICO	CONTAS		SALDOS	
	Devedoras	Credoras	Devedores	Credores
	Cr $	Cr $	Cr $	Cr $
Transporte	119.827.770,50	210.596.012,10	12.251.722,00	103.020.863,60
CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES	—	1.911.737,60	—	1.911.737,60
CUSTEIO	343.607,00	12.034,60	331.572,40	
AGENTES RESPONSÁVEIS				
Devedores por adiantamentos	—	217,70	—	217,70
Devedores por responsabilidades	35.467,00	6.248,60	29.218,40	
DIVERSAS CONTAS				
Correntistas	2.393.662,50	120.683,80	2.272.978,70	
Outras contas	2.572.893,60	2.989.446,60	—	416.553,00
FÉRIAS DAS ESTAÇÕES	214.544.140,80	125.703.796,70	88.840.344,10	
DEVEDORES POR TRANSPORTES				
Govêrno Federal	1.586.515,00	6.954,30	1.579.560,70	
Govêrnos Estaduais	13.968,40	2,50	13.965,90	
Construção de Patrocinio a Ouvidor	28.688,70	—	28.688,70	
Prolongamento da eletrificação	1.321,00	—	1.321,00	
TOTAL	341.348.034,50	341.348.034,50	105.349.371,90	105.349.371,90

Organizado por W. Flores, escriturário. — Conferido por M. F. Braga, Chefe da 2.ª Secção. — Visto: Castro, Chefe da Contabilidade.

CONTAS DE TRANSPORTES

TRANSPORTES ATENDIDOS PELA RÊDE A REQUISIÇÃO DAS REPARTIÇÃO FEDERAIS

EXERCÍCIO	Importâncias
	Cr $
1932	1.481.121,14
1933	352.360,50
1934	417.862,30
1935	667.348,30
1936	1.017.961,20
1937	1.291.416,70
1938	1.003.807,90
1939	793.154,70
1940	1.105.821,70
1941	915.240,10
1942	1.132.415,30
1943	1.556.862,10
TOTAL	11.765.407,94

IMPORTANCIA DE CONTAS DE TRANSPORTES RECEBIDAS DE REPARTIÇÕES FEDERAIS

EXERCÍCIO	Importância
	Cr $
1932	4.095,41
1933	366,60
1934	125.015,60
1935	77.539,60
1936	199.896,30
1937	407.256,60
1938	891.463,80
1939	950.133,80
940	1.545.371,50
1941	911.435,00
1942	967.825,90
1943	1.128.134,40
TOTAL	7.208.039,51

Organizado por Wilson Flores Escriturário. — Confere, M. F. Braga Chefe da 2.ª Secção. — Visto, Castro Chefe da Contabilidade.

BALANCETE DE RENDA E CUSTEIO DA REDE MINEIRA DE VIAÇÃO, REFERENTE AO ANO DE 1943

RENDA		Cr $
RECEITA DOS TRANSPORTES		
VIAJANTES		
1.ª Classe	13.710.738,50	
2.ª Classe	9.092.756,70	22.803.495,20
Bagagens		9.971,10
Encomendas		6.210.148,10
Animais		3.517.021,10
Mercadorias		47.411.016,50
Mercadorias Depositadas a Entregar-Café		10.274.015,40
Percurso e Estadia de Carros e Vagões		111.511,10
SOMA		90.417.208,50
RECEITA COMPLEMENTAR DOS TRANSPORTES		
Ingressos		78.304,40
Armazenagens		261.667,60
Comissão sobre Cobrança para Terceiros		311.923,10
Tomada e Entrega a Domicílio		4.489,00
SOMA		656.381,10
RECEITA ACESSÓRIA DOS TRANSPORTES		
Rádio, Telégrafo e Telefone		259.832,30
Concessões		156.483,20
Venda de Material Inservível		1.094.811,00
Fornecimento de Água		5.994,00
Fornecimento de Energia Elétrica		12.680,30
Aluguéis de Próprios		35.662,70
Receitas Diversas		730.033,90
SOMA		2.291.527,40
TOTAL DA RENDA		93.365.120,00
TOTAL GERAL		93.365.120,00

CUSTEIO	PESSOAL	MATERIAL	DESPESAS DIVERSAS	TOTAL
	Cr $	Cr $	Cr $	Cr $
ADMINISTRAÇÃO CENTRAL				
ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR				
Diretoria	58.116,70	10.238,00	11.741,80	53.093,50
Gabinete do Diretor	107.915,90	45.931,10	6.097,10	161.962,30
Secretaria	234.474,90	24.383,50	3.140,20	261.000,60
Representação no Rio	115.198,70	2.901,10	48.801,50	166.422,30
Serviços Sanitários	67.239,70	1.311,60	10.202,30	78.753,10
Contencioso	55.841,20	1.502,70	7.220,10	64.570,00
Acidentes do Trabalho	67.377,40	—	367.878,50	435.255,90
Acidentes em Pessoas Estranhas	—	—	12.987,00	12.987,00
Danos em Bens Alheios	—	—	7.410,60	7.410,60
Seguros	—	—	451.848,30	451.848,30
Contrib. para Caixa Ap. e Pensões	—	—	2.912.701,10	2.912.704,10
Contrib. para Legião B. de Assist.	—	—	201.245,50	201.245,50
Contrib. C. Geral dos Transp.	—	—	4.000,00	4.000,00
Quota de Fiscalização Federal	—	—	200.000,00	200.000,00
Ensino e Seleção Profissional	—	—	57.186,10	57.186,10
Despesas não Especificadas	—	—	196.321,10	196.321,10
TOTAL	710.174,00	86.281,20	4.501.271,20	5.297.726,40
DEPARTAMENTO FINANCEIRO				
ADMINISTRAÇÃO GERAL				
Chefia	40.560,00	2.491,40	1.157,00	44.208,40
Serviço de Expediente	50.390,70	—	—	50.390,70
Contabilidade	375.590,30	31.744,80	63.719,40	470.981,50
Tesouraria	189.578,30	12.477,90	1.020,70	258.095,90
Serviço do Pessoal	341.930,80	37.151,30	696,00	379.791,10
SERVIÇO DE MATERIAIS				
Ajudância	141.420,00	6.430,20	2.254,50	153.113,70
Almoxarifado — Escritório	229.858,10	20.227,30	4.016,00	254.101,30
Armazém de Divinópolis	55.581,60	8.283,60	2.851,30	66.716,50
Armazém de Cruzeiro	108.014,00	16.089,60	12.191,20	136.297,80
Armazém de Barra Mansa	21.102,00	3.487,30	3.643,20	28.230,50
Armazém de Lavras	56.791,60	6.110,10	379,50	64.700,20
Armazém de S. João	27.049,50	588,70	501,70	28.075,00
Armazém de Ibiá	18.021,40	670,00	—	18.691,40
Secção de Impressos	65.937,30	14.352,50	2.107,20	81.497,00
Vasamento, Evaporação e Quebras, etc. de Materiais	—	57.877,30	—	57.877,30
TOTAL	1.785.134,50	219.546,40	126.667,30	2.131.348,20
DEPARTAMENTO DO TRÁFEGO				
Administração — Chefia	46.853,50	556,20	1.638,70	49.048,40
Contadoria	818.654,80	631.705,30	133.201,00	1.583.561,10
Estatística	220.124,50	71.937,20	113.381,80	405.446,50
Serviço de Reclamações	145.479,20	18.106,10	150,00	163.735,30
Ajudante Comercial	24.017,10	3.123,00	1.010,00	28.150,10
Agentes Comerciais	90.164,60	315,60	—	90.480,20
Serviço de Tarifas	44.205,30	—	—	44.205,30
Serviço do Café	61.788,20	25.057,50	—	86.845,70
Perdas e Avarias — Cargas	—	—	587,00	587,00
TOTAL	1.451.287,20	750.800,90	249.971,50	2.452.059,60
DEPARTAMENTO DA LOCOMOÇÃO				
ADMINISTRAÇÃO GERAL				
Chefia	237.720,60	25.880,50	2.579,90	266.181,00
SERVIÇOS DE OFICINAS				
Oficinas de Cruzeiro	1.145.579,10	2.111.332,40	48.945,90	3.269.757,10
Oficinas de Divinópolis	1.629.756,40	8.250.200,80	26.520,60	9.906.477,70
Oficinas de S. João	581.12[illegible],20	129.563,10	6.351,40	716.940,60
Oficinas de Lavras	858.388,60	1.436.796,60	—	2.295.185,20
Oficinas de Barra Mansa	61.738,50	92.322,70	—	154.061,00
TOTAL	4.213.307,80	7.241.080,90	84.397,80	11.517.192,50
DEPARTAMENTO DA LINHA				
Administração Geral	351.430,60	23.892,20	1.380,80	376.704,60
Conservação Extraordinária da Via Permanente e Edifícios	1.080.805,10	271.835,90	40,00	1.352.681,00
TOTAL	1.432.236,70	295.728,10	1.420,80	1.732.385,60
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES				
Administração Geral	1.114.541,10	131.004,60	33.498,60	1.282.044,30
CONSERVAÇÃO ORDINÁRIA DA VIA PERMANENTE E EDIFÍCIOS				
Divisão de B. Horizonte	4.900.045,30	3.064.231,70	81.412,30	8.046.692,30
Divisão de Lavras	2.071.748,70	1.342.409,70	1.345,10	3.421.543,00
Divisão de Três Corações	2.478.856,10	1.620.403,20	1.665,50	4.100.921,80
MOVIMENTO E TRAÇÃO				
Divisão de B. Horizonte	8.758.615,10	9.289.162,10	336.053,30	18.383.830,50
Divisão de Lavras	4.900.556,00	3.878.835,40	265.802,30	9.140.193,60
Divisão de Três Corações	5.641.706,50	5.849.629,50	273.280,60	11.764.517,60
TOTAL	29.878.069,70	26.168.690,20	900.057,80	56.930.746,70
TOTAL DO CUSTEIO	39.168.609,90	34.180.062,70	5.962.787,40	80.111.459,00
SUPERAVIT	—	—	—	13.253.661,00
TOTAL GERAL	—	—	—	93.365.120,00

Belo Horizonte, 20 de junho de 1944. — Conferido por M. F. Braga, Chefe da 1.ª Secção. — Visto. C. Castro, Chefe da Contabilidade

RESULTADOS GERAIS DE EXPLORAÇÃO DA RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO

RENDA E CUSTEIO

ANOS	Renda Industrial	Custeio	Deficits	Saldos
	Cr $	Cr $	Cr $	Cr $
1931	32.915.787,97	35.430.138,73	2.514.350,76	—
1932	47.015.593,62	45.353.651,84	—	1.661.941,79
1933	35.965.873,48	41.452.718,33	5.486.844,85	—
1934	37.963.074,63	46.988.713,96	9.025.639,33	—
1935	37.677.639,35	47.717.812,46	10.040.173,11	—
1936	41.898.438,02	46.134.182,90	3.235.744,88	—
1937	48.886.119,58	56.940.837,20	8.054.717,62	—
1938	52.166.531,30	62.765.304,83	10.598.773,53	—
1939	54.531.606,05	63.761.269,97	9.232.663,92	—
1940	59.656.266,36	61.307.978,16	1.651.711,80	—
1941	58.806.929,00	60.181.982,07	1.375.053,07	—
1942	66.213.871,20	63.754.720,70	—	2.459.150,50
1943	93.365.120,00	80.111.459,00	—	13.253.661,00
TOTAL	670.612.859,56	716.903.776,15	61.215.672,87	17.374.756,28

Organizado por W. Flores, Escriturário — Confere M. F. Braga, Chefe da 2.ª Secção. — Visto. J. Castro, Chefe da Contabilidade.

RESULTADOS GERAIS DE EXPLORAÇÃO

RENDAS	1939	1940	1941	1942	1943
	Cr $	Cr $	Cr $	Cr $	Cr $
RENDA DO TRÁFEGO					
Viajantes	13.477.553,20	13.792.856,30	11.248.748,70	16.616.388,70	22.803.495,20
Encomendas	3.040.051,90	3.156.967,30	3.191.426,50	3.289.874,00	6.220.119,20
Animais	1.914.756,00	2.231.767,60	2.544.320,80	3.427.849,00	3.517.021,10
Mercadorias	29.237.800,20	33.224.593,00	36.641.107,90	41.281.891,30	57.655.061,90
Telegramas	156.139,10	165.514,96	194.194,30	231.162,20	259.832,30
Armazenagens	121.673,80	122.529,50	134.076,80	227.525,10	261.667,60
Rendas Eventuais do Tráfego	270.856,80	293.071,70	252.179,60	393.185,30	1.575.965,70
Soma	48.218.834,00	52.990.100,36	57.209.054,60	65.470.878,60	92.323.163,00
RENDAS ACESSÓRIAS					
Comissões	303.764,15	253.895,85	214 017,70	232.753,60	311.923,10
Renda Diversas	6.009.007,90	6.412.270,16	1.383.856,70	510.237,00	730.033,90
Soma	6.312.772,05	6,666.166,01	1.597.874,40	742.995,60	1.041.957,00
TOTAL GERAL	54.531.606,05	59.656.266,37	58.806.929,00	66.213.874,20	93.365.121,00

Organizado por Wilson Flores, Escriturário — Confere: M. F. Braga, Chefe da 2.ª Secção — Visto: Castro, Chefe da Contabilidade

RESULTADOS GERAIS DE EXPLORAÇÃO

CUSTEIO	1939	1940	1941	1942	1943
	Cr $	Cr $	Cr $	Cr $	Cr $
Administração e Direção Geral	6.598.169,65	6.878.116,26	7.362.087,45	8.152.541,80	9.881.011,20
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES					
Administração Central	639.451,68	583.541,75	488.515,79	454.492,40	1.282.011,30
Conservação Ordinária da Via Permanente e Edifícios	15.003.465,05	13.704.931,44	12.469.055,38	11.223.369,70	16.471.160,70
Movimento e Tração	30.931.204,60	31.014.083,31	31.264.957,54	30.614.889,30	39.197.631,70
DEPARTAMENTO DA LOCOMOÇÃO					
Administração Central	293.020,77	247.527,63	219.310,69	229.789,80	266.181,00
Serviço de Oficinas	8.911.914,77	7.585.444,00	7.313.825,30	8.489.917,70	11.281.011,50
DEPARTAMENTO DA LINHA					
Administração Central	386,391,53	368,202,95	356.575,96	340.114,70	379.704,60
Conservação Ordinária da Via Permanente e Edifícios	940.645,93	926:130,81	707.591,56	1.219.587,30	1.352,681,00
TOTAL	63.764,269,98	61.307.978,15	60.181.982,07	63.754.723,70	80.111.459,00
RESULTADOS GERAIS					
Saldos	—	—	—	2.459.150,50	13.253.661,00
Deficits	9.232.663,93	1.651.711,80	1.375.053,07	—	—
Coeficiente de Tráfego	116%	102%	102%	96%	85%

Organizado por Wilson Flores, Escriturário — Confere: M. F. Braga, Chefe da 2.ª Secção — Visto: J. Castro, Chefe da Contabilidade

RENDA INDUSTRIAL COMPARADA

DISCRIMINAÇÃO	1942	1943	Diferença para mais e p/ menos
	Cr $	Cr $	Cr $
RECEITA DOS TRANSPORTES			
Viajantes	16.616.388,70	22.803.495,20	6.187.106,50 +
Encomendas	3.289.874,00	6.220.119,20	2.930.245,20 +
Animais	3.427.849,00	3.517 021,10	89.172,10 +
Mercadorias	41.234.247,30	57.685.061,90	16.450.814,60 +
Percurso e estadia de vagões	47.647,00	191.511,10	143.864,10 +
Soma	64.616.006,00	90.417.208,50	25.801.202,50 +
RECEITA COMPLEMENTAR DOS TRANSPORTES			
Ingressos	—	78.304,40	78 304,40 +
Armazenagens	227.525,10	261.667,60	34.142,50 +
Comissão s/ cobrança para terceiros	232.758,60	311.923,10	79.164,50 +
Tomada e entrega a domicílio	—	4.489.00	4.489,00 +
Soma	460.283,70	656.384,10	196.100,40 +
RECEITA ACESSÓRIA DOS TRANSPORTES			
Rádio, telégrafo e telefone	234.162,20	259.832,30	25.670,10 +
Concessões	110.243,00	156.483,20	46.240,20 +
Venda de material inservível	197.186,10	1.090.841,00	893.654,90 +
Aluguéis de próprios	37.803,90	35.662,70	2.141,20 —
Receitas diversas	558.189,30	748.708.20	190.518,90 +
Soma	1.137.584,50	2.291 527,40	1.153.942,90 +

Organizado por : Wilson Flores, Escriturário,. Confere, M. F, Braga, Chefe da 2.ª Secção,. Visto. — Castro, Chefe da Contabilidade.

RENDA E CUSTEIO

PERCENTAGENS

	1912	1913
RENDA DO TRÁFEGO		
Viajantes	25,8	24,4
Encomendas	4,5	6,5
Animais	4,2	3,7
Mercadorias	63,2	61,7
Telegramas	0,3	0,2
Armazenagens	0,3	0,3
Rendas Eventuais	0,2	1,6
Soma	98,5	98,4
RENDAS ACESSÓRIAS		
Comissões	0,3	0,3
Rendas Diversas	1,2	1,3
Soma	1,5	1,6
Total	100,00	100,00
CUSTEIO		
Administração Central	12,7	12,3
Departamento de Transportes	72,8	71,3
Departamento de Locomoção	12,2	14,2
Departamento da Linha	2,3	2,2
Total	100,00	100,00

Organizado por W. Flores, Escriturario. — Confere, F. M. Braga, Chefe da 2.ª Secção. — Visto. J Castro, Chefe da Contabilidade.

DEMONSTRAÇÃO COMPARADA DA DESPESA "PESSOAL" DISCRIMINADA POR DEPARTAMENTOS

DEPARTAMENTOS	1939	1940	1941	1942	1943
	Cr $	Cr $	Cr $	Cr $	Cr $
Diretoria e Repartições Centrais	669 634,50	729.600,60	728.812,90	651.107,20	710.174,00
Departamento de Transportes	28 798 885,80	28.679.167,30	28.400.389,60	28.072.509,60	29.873.069,70
Departamento Financeiro	1.671.406,50	1.827.366,80	1.872.863,20	1.731.957,50	1.785.134,50
Departamento do Tráfego	1.234.683,40	1.281.138,10	1.310.809,80	1.344.860,30	1.451.287,20
Departamento da Locomoção	5.620.589,70	5.861.487,00	5.833.326,10	3.914.687,60	4.213.707,80
Departamento da Linha	3.295 461,20	3.045.061,40	2.956.756,80	1.315 585,50	1.435.236,70
Total	41.290.661,40	41.426.821,20	41.102.958,40	37.030.707,70	39.468.609,9
PERCENTAGENS					
Diretoria e Repartições Centrais	1,6	1,7	1,8	1,7	1,7
Departamento de Transportes	69,7	69,2	69,1	75,8	75,6
Departamento Financeiro	4,1	4,4	4,5	4,6	4,5
Departamento do Tráfego	3,0	3,2	3,2	3,6	3,6
Departamento da Locomoção	13,6	14,1	14,2	10,8	10,0
Departamento da Linha	8,0	7,4	7,2	3,5	4,6
Total	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Organizado por Wilson Flores, Escriturário. — Confere, M. F· Braga, Chefe da 2.ª Secção. — Visto, J. Castro, Chefe da Contabilidade.

MOVIMENTO FINANCEIRO-ORÇAMENTÁRIO

DESPESA PESSOAL REFERENTE AO ANO DE 1943, COMPARADA COM O ORÇAMENTO APROVADO

R E P A R T I Ç Ã O	Orçamento	Despesa	Excesso	Saldo
	Cr $	Cr $	Cr $	Cr $
ADMINSTRAÇÃO SUPERIOR				
DIRETORIA E REPARTIÇÕES CENTRAIS				
Vencimentos ordinarios	642.200,00	638.582,60	—	3.617,40
Gratificação	7.800,00	8.235,00	435,00	—
DEPARTAMENTO FINANCEIRO				
Vencimentos ordinários	1.833.400,00	1.831.995,00	1.595,00	—
Gratificação	66.600,00	61.477,50	—	5.122,50
DEPARTAMENTO DO TRÁFEGO				
Vencimentos ordinários	1.472.400,00	1.435.287,40	—	37.112,60
Gratificação	27.600,00	27.209,70	—	390,30
SOMA	4.050.000,00	4.005.787,20	—	44.212,80
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES				
Chefia e escritório central, inclusive telégrafo e fiscalização	1.402.592,20	1.501.407,20	98.815,00	—
1.ª Divisão	12.484.085,30	13.181.476,40	697.391,10	—
2.ª Divisão	6.753.743,90	6.994.815,60	241.071,70	—
3.ª Divisão	8.037.375,60	8.262.601,60	225.226,00	—
	28.677.800,00	29.910.303,80	1.262.503,80	—

REPARTIÇÃO	Orçamento	Despesa	Excesso	Saldo
	Cr $	Cr $	Cr $	Cr $
GRATIFICAÇÃO				
Chefia e escritório central	151.800,00	162.203,60	10.403,60	—
1.ª Divisão	24.600,00	26.233,90	1.633,90	—
2.ª Divisão	17.400,00	17.481,70	84,70	—
3.ª Divisão	14.400,00	12.638,10	—	1.761,90
SOMA	208.200,00	218.560,30	10.360,30	—
DEPARTAMENTO DA LOCOMOÇÃO	5.725.000,00	5.974.408,40	249.408,40	—
DEPARTAMENTO DA LINHA				
CUSTEIO				
Obras novas	2.764.000,00	2.623.417,50	—	140.582,50
Acidentes do trabalho	100.000,00	67.377,40	—	32.622,60
TOTAL DAS DESPESAS DA RÊDE	41.525.000,00	42.829.854,60	1.304.854,60	—
Construção de Patrocínio a Ouvidor	315.000,00	301.068,70	—	13.931,30
Eletrificação	300.000,00	111.610,90	—	188.389,10
SOMA	615.000,00	412.679,60	—	202.320,40
TOTAL GERAL	42.140.000,00	43.242.534,20	1.102.534,20	—

Organizado por Wilson Flores, Escriturário.—Conferido por M. F. Braga, Chefe da 2.ª Secção.—Visto: Castro, Chefe da Contabilidade.

ESTADO DE MINAS GERAIS C/ DE ARRECADAÇÃO DE IMPOSTOS

ANO DE 1943	Impostos arrecadados	Transportes efetuados	Comissões	Outras despesas	SALDOS	
					A favor da Rêde	A favor do Estado
	Cr $	Cr $	Cr $	Cr $	Cr $	Cr $
Janeiro	300.994,20	241.961,30	18·054,10	18.540,10	—	22.438,70
Fevereiro	319.676,30	275.374,10	19.175,80	—	—	25.126,40
Março	362.088,00	269.510,30	21.718,20	21.078,30	—	46.781,20
Abril	325.985,60	317.021,10	19.554,50	51.532,80	62.122,80	—
Maio	387.922,90	298.912,80	23.266,80	20.824,80	—	44.918,50
Junho	374.314,00	277.750,30	22.453,20	65.394,70	—	8.715,80
Julho	440.968,80	407.400,00	26.450,20	17.189,10	10.070,50	—
Agôsto	465.313,00	366,026,10	27.916,00	—	—	71.370,90
Setembro	435.328,10	344.296,20	26.161,10	—	—	64.870,80
Outubro	456.996,40	418.555,90	34.121,90	—	—	4.318,60
Novembro	470.784,40	299.541,70	28.243,60	—	—	142.999,10
Dezembro	536.897,70	457.429,70	32.211,80	46.895,40	—	380,80
Total	4.877.269.40	3.973.779,50	299.327,20	244.455,20	72.193.30	431.900,80

Belo Horizonte, 19 de julho de 1944. — Visto: — Castro, Chefe da Contabilidade,

DESPESAS ADUANEIRAS DE 1936 a 1943

HISTÓRICO	Integrais	Pagas pela Rede	Diferenças
	Cr $	Cr $	Cr $
MATERIAIS IMPORTADOS PARA O SERVIÇO DA REDE :			
1936	471.628,00	123.096,40	348.531,60
1937	335.001,00	178.055,40	156.945,60
1938	1.286.719,00	812.520,30	474.198,70
1939	512.497,50	354.436,80	158.060,70
1940	348.006,00	185.546,00	162.460,00
1941	555.276,00	427.485,50	127 790,50
1912	155.773,70	131.894,30	20.879,40
1943	261.580,30	176.010,30	85.570,00
SOMA	3.926.481,50	2.392.045,00	1.534.436,50
MATERIAIS IMPORTADOS PARA O SERVIÇO DA ELETRIFICAÇÃO:			
1936	125.296,40	19.631,50	105.664,90
1937	4.477,70	2.300,30	2.177,40
SOMA	129.774,10	21.931,80	107.842,30
TOTAL	4.056.255,60	2.413.976,80	1.642.278,80

Organizado por W. Flores, escriturário. — Confere. M. F. Braga, Chefe da 2.ª Secção. — Visto: Castro, Chefe da Contabilidade.

DESPESAS ALFANDEGÁRIAS PAGAS PELA RÊDE DURANTE OS EXERCÍCIOS DE 1936 A 1943

ANO	Custeio da estrada	Serviço da eletrificação	Total
	Cr. $	Cr. $	Cr. $
1936	155.310,90	26.463,70	181.774,60
1937	200.163,80	2.799,60	202.963,10
1938	891 231,30	—	891.231,30
1939	393.247,10	—	393.247,10
1940	223.453,20	—	223.453,20
1941	427.485,50	—	427.485,50
1942	147.607,70	—	147.607,70
1943	199.088,60	—	199.088,60
Total	2.637.588,10	29.263,30	2.666.851,40

Organizado por Wilson Flores, escriturário. — Confere M. F. Braga, chefe da 2.ª secção. — Visto Castro, chefe da contabilidade

SERVIÇO DE LENHA — ESTATÍSTICA

LENHA PAGA PELOS BANCOS, EM 1943

MESES	N.º de Talões	Imporlância
		Cr $
Janeiro	313	469.137,00
Fevereiro	325	494.813,50
Março	496	793.497,50
Abril	523	874.330,10
Maio	633	1.115.309,50
Junho	494	917.678,00
Julho	668	1.181.772,50
Agôsto	684	1.321.180,00
Setembro	593	1.336.590,60
Outubro	621	1.241.149,00
Novembro	530	881.253,00
Dezembro	580	877.085,50
TOTAL	6.460	11.503.796,10

AGENTES RESPONSÁVEIS

DEVEDORES POR ADIANTAMENTOS

DISCRIMINAÇÃO	1941	1942	1943
Guias de Pagamento Extraídas	220	346	418
Valor Cr $	2.646.641,60	3.984.297,00	5.378.365,70
Guias de Recolhimento Extraídas	84	78	98
Valor Cr $	57.746,80	69.271,50	40.726,40
Balancetes Contabilizados	321	253	389
Valor Cr $	2.630.276,20	2.614.011,60	6.013.739,80

Organizado por: Wilson Flores, Escriturário — Confere: M. F. Braga, Chefe a 2.ª Secção — Visto. Castro, Chefe da Contabilidade.

FRETES DE TRANSPORTES REQUISITADOS PELA RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO À ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL NOS ANOS DE 1938 A 1943

DESIGNAÇÃO	1938	1939	1940	1941	1942	1943	Total
	Cr $	Cr $	Cr $	Cr $	Cr $	Cr $	Cr $
Passagens, Armazenagens, etc.	14.264,10	11.121,90	5.260,70	23.378,30	15.311,90	21.510,20	90.886,10
Carvão	181.264,80	249.501,40	383.146,80	510.971,60	365.654,10	33.879,70	1.724.418,40
Aros e Eixos	83.270,00	—	—	25.173,20	23.855,80	24.611,20	156.943,20
Óleo Lubrificante	19.005,00	21.686,40	4.654,30	51.743,60	34.208,70	38.749,70	170.047,70
Diversos Materiais	21.032,30	48.625,10	3.209,90	45.255,30	31.182,50	73.889,70	226.191,80
Total	318.836,20	330.931,80	396.281,70	656.522,00	473.213,00	192.673,50	2.368.490,20

QUADRO DEMONSTRATIVO DO EMPRÊGO DE DORMENTES DURANTE O ANO DE 1943

MESES	1.ª Divisão		2.ª Divisão		3.ª Divisão		TOTAL	
	Quantid.	Importância	Quantid.	Importância	Quantid.	Importância	Quantid.	Importância
		Cr $		Cr $		Cr $		Cr $
Janeiro	9.019	109.368,90	5.691	37.147, 0	10.285	68.439,90	24.998	214.956,20
Fevereiro	9.625	58.301,10	1.856	31.677,40	11.299	72.562,50	25.780	162.544,40
Março	10.091	97.340,90	7.991	52.171,80	12.783	81.820,60	30.965	234.343,30
Abril	19.275	150.208,00	4.379	28.343,00	11.555	73.792,00	35.209	252.343,00
Maio	29.876	261.780,50	7.236	49.505,30	15.641	101.352,70	52.775	412.441,50
Junho	48.148	383.815,50	18.792	125.815,80	7.765	50.670,80	71.605	5.0.391,90
Julho	38.983	274.351,40	11.126	71.890,60	15.228	99.012,90	65.637	445.257,90
Agôsto	20.733	238.712,60	22.117	148.022,70	16.149	108.665,80	59.299	495.401,10
Setembro	32.842	240.528,90	19.196	130.111,20	13.945	91.057,50	66.003	434.727,60
Outubro	45.867	398.208,00	7.283	51.313,80	16.025	106.119,90	69.145	555.641,70
Novembro	49.158	391.823,60	11.600	78.274,50	10.122	72.405,70	71.180	512.563,80
Dezembro	35.078	228.222,40	5.533	37.533,10	13.120	32.794,40	51.231	358.519,90
Soma	348.885	2.812.667,40	126.405	811.639,60	151.137	1.024.724,70	629.727	4.679.031,90

Organizado por W. Flores, Escriturario. — Confere, M. F. Braga, Chefe da 2.ª Secção. — Visto. J. Castro, Chefe da Contabilidade.

OBRAS E MELHORAMENTOS

DESPESAS REALIZADAS A CONTA DO FUNDO DE MELHORAMENTOS

DURANTE O EXERCÍCIO DE 1943

Número de ordem	DESIGNAÇÃO DA OBRA	Importância apurada e reconhecida em tomada de contas	ATO DE APROVAÇÃO	
			Número	Data
		Cr $		
1	Lastramento da linha com pedra britada — 34.999 km.	1.132.733,40	Port. — 392	12— 4- 1943
2	Reforma do lastro com pedra britada — km. 17.850	376.569,60	Port. — 538	27— 5—1943
3	Cercamento da linha — 548.115 metros	79.502,00	Port. — 475	11— 5—1943
4	Construção e instalação de 492 lubrificadores — Brasil — Em locomotivas elétricas e a vapor	816,60	Port. — 1024	18— 2—1942
5	Construção de 100 vagões da série — VF — Parn 36 toneladas	168.692,90	Dec. — 7814	6 — 9—1941
6	Construção de 5 carros — Restaurantes — Para aparelhamento do trecho Patrocínio-Ouvidor	98.679,40	Dec. — 8400	13—12—1941
7	Construção de 10 carros de bagagem e correio	181.311,50	Dec. — 8393	13— 2—1941
8	Construção de 50 pranchas de fueiros com estrado de madeira e lotação para 18 toneladas	779.053,90	Dec. — 7998	6—10—1941
9	Construção de 10 carros de passageiros de 2.ª classe com tara de 19 toneladas	273.085,00	Dec. — 8499	27—12—1941
10	Melhoramentos no pátio da Estação de Belo Horizonte	20.906,70	Dec. — 5546	26— 4—1940

Número de ordem	DESIGNAÇÃO DA OBRA	Importância apurada e reconhecida em tomada de contas	ATOS DE APROVAÇÃO	
			Número	Data
		Cr $		
11	Construção de um galpão para abrigos de carros em Três Corações..................	51.644,10	Port. — 426	9— 6—1942
12	Construção da Estação de Brumado. no km. 816 — Azurita a Barra do Funchal	9.619,00	Dec. — 7271	2— 5—1941
13	Construção de um grupo de casas de turma km. 731 — 651 — Angra dos Reis — Golandira	5.100,00	Port. — 703	22—12—1941
14	Construção do aumento da Estação de C. Euler — km. 159 444 — Angra - Golandira	81.80	Port. — 1063	28—12—1942
15	Construção de uma casa para o G. Chaves da Estação de Macaúbas no km. 942.021, da linha de Angra dos Reis a Goiandira..	8.041,50	Port. — 588	27—10—1941
16	Reconstrução das linhas telegráficas entre Ibiá e Patrocínio...........	72.659,70	Aviso — 1841	23— 6—1941
17	Construção do aumento do desvio do km. 606 — 000. Angra dos Reis a Golandira ...	4.056,20	Port. — 627	1— 7—1943
18	Construção do aumento do desvio da Estação de Salto — km. 32 — 665 — Ramal de Lavras	1.193.90	Port. — 475	5— 5—1943
19	Constr. ção de uma passagem de nivel no km. 597—676 — Angra dos Reis a Golandira	1.039,89	Port. — 691	22— 2—1942
20	Adaptação de freio de vácuo numa locomotiva e Tender, 4 carros e 280 vagões da E. F. S. Minas.............	63 549,80	Port. — 605	8— 6—1944
21	Construção da ligação por Barra Mansa das linhas da R. M. V. — As da E. F. Central do Brasil, em Volta Redonda — km. 107 - 000 A. dos Reis a Golandira	1.263,80	Port. — 1501	22—12—1943
22	Construção da ligação em Garças, das linhas de A. dos Reis a Golandira e Garças a Belo Horizonte, km. 600 — 680 a 60 — 2 8 - Angra dos Reis a Golandira	5.307,3	Dec. — 8302	13—12—1941
23	Construção de um bueiro capeado km. 689 — 600 — Angra dos Reis a Golandira.....	8.576,90	Port. — 1019	24—12—1942
24	Construção de dois bueiros capeados nos kms. 698 — 510 — e 689 — 755 — Angra dos Reis a Golandira........	7.768,20	Port. — 915	18—11—1942

Número de ordem	DESIGNAÇÃO DA OBRA	Importância apurada e reconhecida em tomada de contas	ATOS DE APROVAÇÃO	
			Número	Data
		Cr $		
25	Construção de um bueiro capeado km. 597—069 — Angra dos Reis a Goiandira......	2.175,60	Port. — 537	20— 7—1942
26	Construção de um muro de arrimo no km. 735—350 — Garças a Belo Horizonte......	4.084,70	Port. — 1000	14—12—1942
27	Construção de uma valeta de jusante no bueiro capeado no km. 2·0 — 751 — Sítio — B. Paraopeba	4.699,00	Port. — 720	1—10—1942
28	Construção de um bueiro capead› no km. 689—955 — Angra dos Reis a Goiandira..	8.223,60	Port. — 842	31—10—1942
29	Construção de um bueiro de tubo Vibror — km. 913—358 — Soledade a Barra	22.013,10	Port. — 798	9— 8—1943
30	Construção do pilar da ponte do km. 293 — 432 — Sítio a B. Paraopeba...........	1.720,00	Port. — 991	30— 8—1943
31	Construção de um bueiro de degrau no km. 13 — 037 — Cruzeiro a Tuiuti	10.195,60	Dec. — 6584	9—12—1940
32	Construção de um abrigo para serraria e depósito de materiais em Ibiá............	1.739,20	Dec. — 6182	28— 8—1940
33	Serviço de reflorestamento	83.474,20	Port. — 713	28— 9—1942
34	Construção de um dormitório para o pessoal de tração e do movimento em Angra dos Reis..	22.019,10	Dec. — 7177	13— 5—1941
35	Aquisição de uma máquina de somar — Allen Wales — manual, modêlo 9, com capacidade para 9.999.999,90 — Subtração direta e mostrador visível	5.600,00	Port. — 507	20— 5—1943
36	Obras e melhoramentos necessários ao trecho — Ouvidor — Goiandira..............	35.023,40	Port. — 456	7— 5—1943
37	Construção de um embarcadouro de gado na Estação de Betim.......................	3.235,70	Port — 26	1—11—1944
	TOTAL..	.3.555.449,20		

Organizado por W. Flores, Escriturário. — Confere M. F. Braga, Chefe da 2.ª Secção. — Visto: Castro, Chefe da Contabilidade.

DEMONSTRAÇÃO COMPARADA DO MOVIMENTO DE TRÁFEGO MÚTUO

	1941	1942	1943
	Cr $	Cr $	Cr $
DEBITO DA RÊDE			
Passagens	625.190,20	643.529,30	813.760,40
Encomendas	673.742,70	1.118.673,80	1.625.372,50
Animais	746.807,10	1.059.962,10	661.782,90
Mercadorias	5.417.807,90	7.771 914,40	9.315.349,90
Reclamações, etc	30.746,80	77.923,90	135.953,70
Transportes requisitados pela Rêde á Estrada de Ferro Central do Brasil	787.5[illegible]8,60	471.495,10	193.783,60
Saldo a favor da Rêde	5.231.503,50	2.853.937,10	7 737.997,70
Total	13.513.3[illegible],80	14.003.435,70	29.481.000,70
CRÉDITO DA RÊDE			
Passagens	828.269,30	781.497,90	1.007.396,20
Encomendas	416.936,70	387.228,50	1.097.308,80
Animais	10.305,10	34,368,00	91.409,00
Mercadorias	12.203.215,90	12.792.359,40	18.290.622,30
Reclamações e contas diversas	54.639,80	8.041,90	17.264,40
Total	13 513.366,80	14.003.435,70	[illegible]0.481 000,70

TRÁFEGO MÚTUO — CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES

MOVIMENTO DE SALDOS

EXERCÍCIOS	RESULTADOS	
	POSITIVOS	NEGATIVOS
	Cr $	Cr $
1937	1.405.860 40	—
1938	1.890.068,10	—
1939	1.542 8[illegible],90	—
1940	2 236.507,80	—
1941	5 231 503,50	—
1942	2 853 937,10	—
1943	7.737 997,70	—

Organizado por Wilson Flores, Escriturario. — Confere. M. F Braga, Chefe da 2.ª Secção. — Visto. J. Castro, Chefe da Contabilidade.

DEMONSTRAÇÃO COMPARADA DO MOVIMENTO DE TRÁFEGO DIRETO COM A COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO

	1941	1942	1943
	Cr $	Cr $	Cr $
DÉBITO DA RÊDE			
Importância debitada pela C. M. pelo movimento do tráfego direto.........	2.860.931,80	3.563.566,60	4.448.330,00
Idem, idem, idem, de excessos de fretes	3.655,80	6.451,30	38 422,20
Idem, idem, idem, de estadia de vagões e intercâmbio de veículos......	8.098,50	12.175,40	240.516,50
Idem, idem, idem, de reclamações.....	5.403,40	17.611,50	57.617,90
Idem, idem, idem, de diversas contas.	664,90	25.759,10	59.571,30
Saldo a favor da Rêde	—	336.687,50	—
TOTAL.............	2.878 754,40	3.962.251,40	4.844.457,90
CRÉDITO DA RÊDE			
Importância creditada pela C. M. pelo movimento de tráfego direto	2.553.911,70	3.861.317,80	3.550.889,90
Idem, idem, idem, de excessos de fretes	6.438,10	10.095,10	11.536,20
Idem, idem, idem, de estadia de vagões e intercâmbio de veículos.......	23.586,00	43.121,00	56.451,50
Idem, idem, idem, de reclamações....	904,90	8.135,00	28.497,00
Idem, idem, idem, de diversas contas..	4.494,20	39.582,50	7.131,90
Saldo a favor da Cia. Mogiana	289.419,50	—	1.189.951,40
TOTAL	2.878.754,40	3.962.251,40	4.344.457,90

TRÁFEGO DIRETO COM A COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO

MOVIMENTO DE SALDOS

EXERCÍCIOS	RESULTADOS	
	Positivos	Negativos
	Cr $	Cr $
1937..	—	417.732,00
1938..	—	809.212,40
1939..	—	168.6..2,70
1940..	—	117.820.80
1941	—	289.419,50
1942..	336.687,50	—
1943..	—	1.189.951,40

Organizado por: Wilson Flores, Escriturário. —Confere, M. F. Braga, Chefe da 2.ª Secção. —Visto. Castro, Chefe da Contabilidade.

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE SUPRIMENTOS FORNECIDOS PELO ESTADO PARA COBERTURAS DE DEFICITS FINANCEIROS DA RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO

DEFICITS FINANCEIROS CONSTANTES DOS BALANCETES ENCAMINHADOS À SECRETARIA DAS FINANÇAS:	Cr $
1936	5.977.227,80
1937	9.250.827,50
1938	9.548.515,20
1939	11.240.027,50
1940	11.232.308,00
1941	4.974.651,90
1942	4.480.564,40
SOMA	56.704.122,30
1943 (Superavit verificado)	6.229.669,70
TOTAL	50.474.452,60

DEMONSTRAÇÃO DOS SUPRIMENTOS FORNECIDOS PELA SECRETARIA DAS FINANÇAS PARA COBERTURA DOS DEFICITS VERIFICADOS NO PERÍODO DE 1936 A 1943:	
Em dinheiro	1.878.382,50
Saldo das Contas de Impostos Arrecadados	10.504.313,90
Em Apólices do Empréstimo Mineiro de Consolidação	10.859.055,00
Pagamentos à Cia. Mogiana por Conta da Rêde	3.396.228,50
Pagamentos à Fornecedores, idem	2.502.403,90
Liquidação de Títulos em Bancos à Conta da Rêde	5.185.000,00
Liquidação de Descontos a Favor da Cooperativa	2.000.000,00
Liquidação de Descontos a Favor da Caixa de Aposentadoria	4.000.000,00
Pagamentos a Diversos, por Conta da Rêde	986.769,40
SOMA	41.312.153,20
SUPRIMENTOS A RECEBER	6.162.299,40

Organizado por: Wilson Flores, Escriturário — Confere: M. F. Braga, Chefe da 2.ª Secção — Visto. Castro, Chefe da Contabilidade

RESUMO DO DESDOBRAMENTO DAS DESPESAS — CUSTEIO — REFERENTE AOS ANOS DE 1942 E 1943

HISTÓRICO	1942	1943	DIFERENÇAS	
			Para mais	Para menos
	Cr $	Cr $	Cr $	Cr $
CONSERVAÇÃO ORDINÁRIA DA VIA PERMANENTE E EDIFÍCIOS				
Administração Geral	1.097.397,10	1.129.899,80	32.502,70	—
Conservação do Leito	7.305.176,30	7.966.666,70	661.490,40	—
Trens de Serviço	41.288,60	35.453,80	—	5.834,80
Conservação de Túneis e Galerias	2.382,20	2.072,70	—	309,50
Conservação de Viadutos, Pontes, Pontilhões, Bueiros, Etc	178.637,70	119.586,00	—	59.051,70
Conservação das Linhas Elevadas	20.866,30	—	—	20.666,30
Dormentes	2.473.633,60	4.720.636,30	2.247.002,70	—
Trilhos e Accessórios	7.370,20	2.485,30	—	4.884,90
Aparelhos de Mudança de Via	104.168,30	79,272,10	—	24.896,20
Renovação do Lastro	365.456,60	329.176,40	—	36.280,20
Assentamento de Dormentes, Trilhos e Accessórios	471.076,90	781.660,90	310,584,00	—
Conservação de Cercas	108.312,60	7.982,50	—	100.330,10
Conservação de Passagens e Accessórios	12.145,20	50.600,10	38.454,90	—
Conservação dos Edifícios e Dependências	904.988,40	915.174,39	10.185,90	—
Conservação das Caixas Dagua	64.219,70	44.840,60	—	19.379,10
Conservação de Dépósitos de Combustivel e suas Instalações	—	—	—	—

HISTÓRICO	1942	1943	DIFERENÇAS	
			Para mais	Para menos
	Cr $	Cr $	Cr $	Cr $
Conservação dos Armazens Gerais, Cais e Dócas	1.018,00	—	—	1.018,00
Conservação das Linhas Telegráficas e Telefonicas	207.148,10	319.117,20	51.969,10	
Conservação de Instalações de Sinais	14.892,70	953,40	—	13.939,30
Conservação das Instalações Rádio-Elétricas	2.651,60	64.358,20	61.706,60	
Conservação das Instalações de Fôrça Hidráulica	20,40	—	—	20,40
Conservação dos Edifícios para Estações e Sub-Estações de Energia Elétrica	8.829,50	2.755,30	—	6.074,20
Conservação das Instalações de Transmissão e Distribuição de Energia Elétrica	11.090,40	31.059,40	16.969,00	
Conservação de Máquinas da Via Permanente	12.270,70	22.979,00	10.708,30	
Ferramentas e Utensílios para o Serviço da Via Permanente	206.972,00	250.653,30	43.651,30	
Despesas não Especificadas	130.235,70	67.033,10	—	63.202,60
SOMA	13.815.218,80	16.944.416,40	3.485.254,90	356.087,30
CONSERVAÇÃO EXTRAORDINÁRIA DA VIA PERMANENTE E EDIFÍCIOS				
Administração Geral	371.963,20	404.320,50	32.357,30	
Conservação do Leito	300.622,90	615.266,70	314.643,80	
Trens de Serviço	45.506,40	50.813,00	5.306,60	
Conservação de Túneis e Galerias	1.462,30	—	—	1.462,30
Conservação de Viadutos, Pontes, Pontilhões e Boeiros	72.376,30	99.299,20	26.922,90	

HISTÓRICO	1942	1943	DIFERENÇAS	
			Para mais	Para menos
	Cr $	Cr $	Cr $	Cr $
Dormentes	100,80	1.585,40	1.484,60	
Trilhos e Accessórios	—	—	—	
Renovação do Lastro	731,60	4.090,70	3.359,10	
Aparelhos de Mudança de Via	—	940,90	940,90	
Assentamento de Dormentes, Trilhos e Accessórios	10.311,30	41.080,40	21.769,10	
Conservação de Cercas	—	4.124,40	4.124,40	
Conservação de Edifícios e Dependências	50.093,40	149.629,50	99.536,10	
Conservação das Caixas Dagua	—	1.751,10	1.751,10	
Conservação das Linhas Telegráficas e Telefonicas	—	9.860,40	9.860,40	
Conservação das maquinas da Via Permanente	414,80	3.396,60	2.971,80	
Ferramentas e Utensílios para o Serviço da Via Permanente	13.872,20	26.358,10	12.485,90	
Despesas não especificadas	50.860,40	141.525,80	90.665,40	
SOMA	927.315,60	1.554.032,70	628.179,40	1.462,30
CONSERVAÇÃO DO MATERIAL RODANTE E FLUTUANTE				
Administração Geral	228.397,60	343.335,80	114.938,20	
Reparação de Locomotivas a Vapor	4.810.631,20	6.246.348,40	1.435.717,20	
Reparação de Locomotivas Elétricas	324.342,00	290.782,30	—	33.559,70
Reparação de Automotrizes	51.405,90	85.803,60	34.397,70	

HISTÓRICO	1942	1943	DIFERENÇAS	
			Para mais	Para menos
	Cr $	Cr $	Cr $	Cr $
Reparação de Vagões	3.322.024,50	4.760.582,20	1.433.557,70	
Reparação de Carros	2.291.842,50	3.069.387,40	777.544,90	
Reparação do Material Flutuante	111.598,90	98.096,70	—	13.502,20
SOMA	11.140.242,66	14.894.336,40	3.801.155,70	47.061,90
TRÁFEGO				
ADMINISTRAÇÃO GERAL				
Chefia	51.466,20	55.018,40	3.552,20	
Ajudante Comercial	23.401,10	28.150,10	4.749,00	
Serviço de Tarifas	36.623,10	45.611,90	9.018,80	
Serviço de Café	83.961,40	80.609,10	—	3.352,30
Agentes Comerciais	85.972,00	89.280,20	3.308,20	
Serviço de Reclamações	133.090,70	163.735,30	30.644,60	
Agências de Informações e Propaganda	12.773,10	—	—	12.773,10
SOMA	427.317,60	462.465,00	51.302,80	16.155,40
MOVIMENTO E TRAÇÃO				
Administração Geral	1.910.789,10	2.224.062,40	313.273,30	
Pessoal das Estações	5.211.121,50	5.580.863,10	369.711,60	
Manobras de Trens a Vapor	1.235.367,90	1.367.215,90	131.848,00	

HISTÓRICO	1942	1943	DIFERENÇAS	
			Para mais	Para menos
	Cr $	Cr $	Cr $	Cr $
Manobras de Trens Elétricos	903,70	7.865,30	6.961,60	
Fornecimentos às Estações	705.066,30	963.902.30	263.836,00	
Tração a Vapor — Pessoal	2.939.487,90	3.080.088,80	140.600,90	
Tração Elétrica — Pessoal	122.304,10	130.642,00	8.337,90	
Automotrizes	67.001,60	83.450,20	16.448,60	
Combustível	10.399.088,50	15.541.889,30	5.142.800,80	
Tração Elétrica	267.100,30	281.914,40	14.814,10	
Água para Locomotivas	6.952,60	1.967,20	—	4.985,40
Lubrificantes para Locomotivas	550.223,90	558.380,10	8.156,20	
Fornecimento Diversos às Locomotivas	37.618,20	51.723,60	14.105,40	
Depositos e Abrigos de Locomotivas	1.025.281,70	690.044,80	—	334.636,00
Condução de Trens	2.629.527,20	3.108.851,60	479.324,40	
Materiais e Despesas Diversas para a Conservação de Trens	214.840,70	73.938,50	—	140.902,20
Materiais e Despesas Diversas para o Abastecimento dos Trens	77.611,40	90.969,30	13.357,90	
Sinalização	16.411,10	9.830,50	—	6.580,60
Vigilância nas passagens de Nível	44.332,50	40.488,70	—	3.843,80
Serviço Telegráfico e Telefônico	1.652.498,70	1.464.184,30	—	188.314,40

HISTÓRICO	1912	1943	DIFERENÇAS	
			Para mais	Para menos
	Cr $	Cr $	Cr $	Cr $
Tomada e Entrega a Domicilio	92.161,60	83.715,70	—	8.448,90
Vasamento, Evaporação. Quebras Etc. de Materiais	466.050,10	71.393,10	—	394.657,00
Perdas e Avarias — Cargas	80.588,80	95.113,50	14.524,70	
Baldeação	284.738,90	697.585,20	412.846,30	
Percurso e Estadia de Carros e Vagões	20.950,20	241.345,40	220.395,20	
Despesas não especificadas	66.622,20	252.252,80	185.630,60	
SOMA	30.124.643,70	36.799.278,00	7.757.003,50	1.032.369,20
ADMINISTRAÇÃO GERAL				
Diretoria	69.703,50	83.099,50	13.396,00	
Gabinete do Diretor	152.520,80	162.250,20	9.729,40	
Secretaria	241.883,80	261.000,60	22.116,80	
Representação no Rio de Janeiro	157.227,90	166.422,30	9.194,40	
Serviços Sanitários	65.484,80	78.753,10	13.268,30	
Serviço de Reflorestamento	11.230,00	—	—	11.230,00
SOMA	698.050,80	754.525,70	67.704,90	11.230,00

HISTÓRICO	1942	1913	DIFERENÇAS	
			Para mais	Para menos
	Cr $	Cr $	Cr $	Cr $
ADMINISTRAÇÃO ECONOMICA E FINANCEIRA				
AMINISTRAÇÃO GERAL				
Chefia	67.889,60	44.208,40	—	23.681,40
Serviço de Expediente	33.470,50	50.391,70	16.921,20	
Contabilidade	476.381,90	470.963,50	—	5.418.40
Contadoria	1.459.921,80	1.583.561,10	123.639,30	
Estatística	342.454,80	379.791,10	37.336,30	
Tesouraria	251.060,00	288.095,90	37.035,90	
Serviços de Pessoal	363.719,90	405.446,50	41.726,60	
AJUDANTE DE MATERIAIS —				
Escritório Central	155.222,90	153.113,70	—	2.109,20
Almoxarifado	243.761,40	254.101,30	10.339,90	
Armazem Regional de Divinópolis	71.729,30	66.716,40	—	5.012,90
Armazem Regional de Cruzeiro	124.685,50	147.173,40	22.487,90	
Armazem Regional de Barra Mansa	36.279,70	28.230,50	—	8.049,20
Armazem Regional de Lavras	58.852,70	65.187,90	6.335,20	
Armazem Regional de São João del'Rei	27.150,30	28.075,90	925,60	

HISTÓRICO	1942	1943	DIFERENÇAS	
			Para mais	Para menos
	Cr $	Cr $	Cr $	Cr $
Armazem Regional de Ibiá	19.689,00	18.691,40	—	997,60
Secção de Impressos	62.533,70	81.480,90	18.953,20	
SOMA	3.791.803,20	4.065.235,60	315.701,10	45.263,70
OUTRAS DESPESAS				
Serviços Jurídicos	58.109,60	61.570,00	6.460,40	
Acidentes do Trabalho	291.952,50	435.255,90	143.303,40	
Acidentes em pessoas extranhas á Estrada	8.300,00	12.987,00	4.687,00	
Animais apanhados ao longo da linha	8.801,60	7.410,60	—	1.391,00
Seguros	297.866,80	387.536,70	89.669,90	
Impostos	—	—	—	
Contribuições para a Caixa de Aposentadoria e Pensões	1.759.782,30	2.912.704,10	1.152.921,80	
Quota de Fiscalização Federal	200.000,00	200.000,00	—	
Contribuição para a Contadoria Geral de Transportes	4.000,00	4.000,00	—	
Ensino e Seleção Profissional	52.444,00	150.956,70	98.512,70	
Despesas não especificadas	115.841,60	461.748,20	315.906,60	
SOMA	2.827.101,40	4.637.169,20	1.811.461,80	1.391,00
TOTAL GERAL	63.754.723,70	80.111.459,00	16.[illegible]6.735,30	—

Organizado por: Wilson Flores, Escriturário — Confere: M. F. Braga, Chefe da 2.ª Secção — Visto: Castro, Chefe da Contabilidade.

BALANÇO GERAL DE ATIVO E PASSIVO EM 31-12-1943

ATIVO

CONTAS	CÓDIGO	Cr $	Cr $	SALDO EM 31-12-943 Cr $
INVESTIMENTOS				
Linhas férreas e seu aparelhamento	5000—00			563.672.261,10
Aumentos e melhoramentos nas linhas férreas arrendadas, conta de capital reconhecido	5001 —00			
Indenizado		120.005.203,00		
A indenizar		11.874.100,40	131.879.303,40	
Aumentos e melhoramentos nas linhas férreas arrendadas, conta de capital ainda não reconhecido	5001—00		13.911.112,70	145.790.416,10
Melhoramentos custeados por taxas adicionais, conta de capital reconhecido	5002—51		67.706.171,90	
Melhoramentos custeados por taxas adicionais, conta de capital ainda não reconhecido	5002—52		6.866.405,40	74.572.577,30
Imóveis estranhos ao serviço ferroviário	5003—00			1.487.181,10
VALORES DISPONÍVEIS				
Caixa	5020—00			628.208,80
Renda em trânsito	5022—00			855.411,70
Bancos	5023—00			2.616.203,70

CONTAS	CÓDIGO	Cr $	Cr $	SALDO EM 31-12-943 Cr $
VALORES REALIZÁVEIS				
Agentes responsáveis	5030—00			2.964.420,50
Materiais nos almoxarifados e depósitos	5031—00			29.258.819,50
Materiais em trânsito	5032—00			520.117,10
Obras em andamento nas oficinas	5033—00			1.850.556,90
Depósitos especiais e cauções	5035—00			801.290,00
Bens em poder de terceiros	5036—00			142.468,30
Tráfego mútuo	5037—00			1.841.505,80
Receita a receber	5038—00			10.539.390,10
Govêrno federal	5041—00			6.424.478,40
G vernos estaduais e municipais	5042—00			196.105.218,90
Contas devedoras diversas	5044—00			6.157.697,60
VALORES PARA FINS ESPECIAIS				
Caixa de selos de obrigações de guerra	5054—00			30.735,00
VALORES DIFERIDOS E AMORTIZÁVEIS				
Prejuízo pelo abandono de linhas férreas	5062—00			18.909,00
VALORES DE COMPENSAÇÃO				
Títulos recebidos em caução	5080—00			812.600,00
Fianças de terceiros	5083—00			3.572.580,00
Total				1.041.963.046,90

Belo Horizonte, 31 de dezembro de 1943 — Organizado por José Sampaio Vale Junior, Chefe da 1.ª Secção. — Conferido por José de Castro Chefe da Contabilidade. — Visto, Dilermando Couto e Silva, Chefe do Dep. Financeiro.

BALANÇO GERAL DE ATIVO E PASSIVO EM 31-XII-1943

PASSIVO

CONTAS	Código	Saldo em 31-XII-1943
		Cr $
Patrimônio da União	5100—00	683.315.827,40
Doações	5102—00	1.200,00
Adicional de dez por cento sobre tarifas	5103—00	67.205.918,30
RESPONSABILIDADES A LONGO PRAZO		
Estado de Minas Gerais, conta de suprimentos	5114—00	89.161.693,20
Estado de Minas Gerais, conta de Financiamento de construções e obras novas	5115—00	143.876.267,00
Governo Federal, conta de baixa em bens patrimoniais	5116—00	218.583,60
RESPONSABILIDADES COM GARANTIAS ESPECIAIS		
Credores com garantias de cauções em títulos	5121— 0	1.094.420,30
RESPONSABILIDADES CORRENTES		
Títulos a pagar	5130—00	1.841.943,00
Pessoal a pagar	5131—00	3.9[illegible]5.[illegible]65,10
Contas a pagar	5132—00	4.439.461,10
Tráfego mútuo	5138—00	504.095,60
Credores por depósitos	5139—00	2.258.711,60
Credores por cauções em dinheiro	5140—00	265.943,70
Credores diversos	5141—00	11.669.217,80
Caixa de Aposentadoria e Pensões	5142—00	9.506.061,90
LUCROS DIFERIDOS		
Provisões para riscos diversos	5161—00	64.271,60
Diversas contas a liquidar	5163—00	4.694.421,70
LUCROS E RESERVAS		
Reserva para custeio postergado	5176—00	13.261.461,00
PASSIVO DE COMPENSAÇAO		
Credores de cauções em títulos	5180—00	812.600,00
Afiançados	5183—00	3.872.580,00
TOTAL		1.041.963.046,90

Belo Horizonte, 31 de dezembro de 1943. — Organizado por José Sampaio Vale Junior, Chefe da 1.ª Secção. Conferido por José de Castro, Chefe da Contabilidade. — Visto, Dilermando Couto e Silva, Chefe do Depart. Financeiro.

CONTAS A RECEBER

ANO DE 1943

	Cr $	Cr $
Saldo de contas a cobrar em 1.º de janeiro de 1943....		2.440.869,90
CONTAS EXTRAÍDAS EM 1943 :		
Aluguéis de próprios..	11.970,00	
Fornecimentos a terceiros	253.553,50	
Conservação de linhas telegráficas.......................	7.560,00	
Conservação de desvios	12.083,10	
Taxas de Fiscalização de travessias de linhas	800,00	
Contas de fretes de café safra 38/39......................	23.820,00	
Contas de fretes de café safra 40/41.....................	5.381,70	
Contas de fretes de café safra 39/40......................	36,50	
Contas de fretes de café safra 37/38......................	3.350,30	
Fornecimento de energia elétrica	7.788,90	
Fornecimento de água..	66.00	
Responsabilidade de empregados	1,50	
Aluguéis de postes telegráficos	38.004,00	
Diversas contas...	168.546,20	
Indenizações por avarias no material.....................	134,30	
Contas de fretes de cafe safra 42/43......................	5.968,20	
Rendas não especificadas	27.028,20	
Tráfego mútuo..	52,20	
Receita a classificar..	44.654,80	
S o m a..		3.051.709,30
CONTAS LÍQUIDADAS DURANTE O ANO :		
Contas anuladas...	16.165,10	
Idem, recebidas pela tesouraria..........................	247.327,90	
Idem, idem, pelas estações................................	251.560,40	
Idem, liquidadas por encontro de contas................	32.788,20	547.841,60
Saldo que passa para o exercicio de 1944...............		2.503.867,70

Organizado por: Cyro Sampaio Valle, Escriturário. — Confere, M. F. Braga, chefe da 2.ª secção. — Visto: Castro, chefe da contabilidade.

DEPARTAMENTO DO TRÁFEGO

Registrou-se, assim, em 1943 a maior renda da R. M. V., com o aumento de quase 29 milhões de cruzeiros sôbre a do ano anterior.

Tal como no último relatório anual, farei uma curta análise das causas que influiram no aumento da renda, isto é, acréscimo dos transportes e majoração tarifária.

RENDA DO TRAFEGO

	Cr$	Números índices
1941	57.209.054,60	100
1942	65.273.692,50	114
1943	01.411.729,30	160

PASSAGEIROS

	Quantidade	Números índices	Renda Cr$	Números índices
1941	2.627.063	100	14.248.748,70	100
1942	2.718.039	103	16.616.388,70	117
1943	3.098.379	117	22.881.779,00	161

Em 1942 foram majoradas a partir de 1.° de janeiro as tarifas de subúrbio e a partir de 15 de abril as próprias tabelas gerais, estas em 10 %. Em 1943, a partir de 1.° de janeiro foram suprimidas váriass tarifas especiais de redução e, a partir de 1.° de agôsto, foram majoradas as tabelas gerais de passageiros.

ANIMAIS

	Quantidade	Números índices	Renda Cr$	Números índices
1941	169.786	100	2.544.320,80	100
1942	204.555	120	3.427.849,00	135
1943	243.610	143	3.517.021,10	138

Houve em 1942 aumento nas tarifas especiais para suínos e, a partir de 15 de abril, 10 % nas tabelas gerais para gado em pé.

Em 1943 houve aumento nas tabelas gerais para animais, a partir de 1.° de agôsto.

MERCADORIA (exclusive café)

	Quantidade		Números índices		Renda Cr$		Números índices
1941	814.679	tons.	100	—	29.097.222,00	....	100
1942	834.034	"	102	—	36.801.058,10	....	127
1943	931.429	"	114	—	47.111.010,50	....	163

Em 1942 houve, como habitualmente, revisão de tarifas especiais a partir de 1.° de janeiro; além disso, a partir de 15 de abril certas tabelas gerais foram aumentadas em 10 %.

Em 1943 as tarifas especiais foram revistas a partir de 1.° de janeiro e as tabelas gerais foram majoradas a partir de 1.° de agôsto.

CAFÉ (exportação)

	Quantidade		Números índices		Renda Cr$		Números índices
1941	55.239	tons.	100	—	7.540.885,90	....	100
1942	30.300	"	55	—	4.373.189,20	....	58
1943	85.805	"	155	—	10.274.045,40	....	136

Em 1942 e 1943, a tarifação do café para exportação não sofreu alteração sensível.

MERCADORIAS (inclusive café)

	Quantidade		Números índices		Renda Cr$		Números índices
1941	869.006	tons.	100	—	30.644.107,90	....	100
1942	872.944	"	100	—	41.234.247,30	....	112
1943	1.017.234	"	117	—	57.685.061,90	....	157

Há um pequeno número de mercadorias cuja influência na renda é predominante. Vamos examiná-las; os algarismos falarão por si mesmos.

ARROZ BENEFICIADO

	Quantidade		Números índices		Renda Cr$		Números índices
1941	15.261	tons.	100	—	769.324,40	....	100
1942	29.728	"	195	—	2 315.004 80	....	301
1943	42.985	"	282	—	3.808.879,80	....	503

Em 1-1-1942 foi suprimida a tarifa especial para o arroz. Em 1-8-1943 a respectiva tabela geral foi aumentada.

ÁGUA MINERAL

	Quantidade	*Números índices*		*Renda* Cr$	*Números índices*
1941	7.333 tons.	100	—	287.140,10	100
1942	14.789 »	202	—	437.631,00	152
1943	17.645 »	241	—	671.645,30	234

Não houve alteração tarifária em 1942. No ano de 1943 houve aumento a partir de 1.° de janeiro. O percurso médio em 1943 foi inferior ao de 1941.

ALGODÃO EM RAMA

	Quantidade	*Números índices*		*Renda* Cr$	*Números índices*
1941	4.265 tons.	100	—	511.806,80	100
1942	5.921 »	139	—	812.431,50	159
1943	7.714 »	181	—	1.130.003,30	221

Em 1942 não houve alteração tarifária. Em 1943 verificou-se o aumento geral realizado a partir de 1.° de agôsto. O prejuízo, por incêndio, em expedições de algodão em rama despachadas em 1943, foi de Cr $280.200,70.

AÇÚCAR BRUTO

	Quantidade	*Números índices*		*Renda* Cr$	*Números índices*
1941	22.117 tons.	100	—	1.839.517,10	100
1942	22.347 »	101	—	1.410.865,50	77
1943	24.247 »	110	—	1.408.971,30	77

Em 1942 não houve alteração tarifária. Em 1943 foi aumentada a tarifa especial a partir de 1.° de janeiro.

A renda do açúcar caiu, juntamente com o percurso médio, desde que cessaram os ajustes por Angra dos Reis, por onde entravam grandes quantidades de açúcar dos Estados do Norte, não só para a zona da R. M. V. mas ainda para além Amoroso Costa.

CARVÃO VEGETAL

	Quantidade	*Números índices*		*Renda* Cr$	*Números índices*
1942	14.934 »	152	—	266.957,00	202
1942	14.934 »	152	—	266.957,00	202
1943	36.950 »	375	—	752.972,90	570

A tabela própria sofreu em 15-1-1942 o aumento de 10 % e novo aumento em 1-8-1943.

CASCAS PARA CURTIR

	Quantidade	Números índices		Renda Cr$		Números índices
1941	10.739 tons.	100	—	787.559,30	....	100
1942	12.729 "	113	—	766.394,30	....	[illegible]
1943	15.591 "	115	—	1.061.231,00	....	181

Não houve aumento em 1942. A tabela própria foi majorada a partir de 1-8-1943.

C A L

	Quantidade	Números índices		Renda Cr$		Números índices
1941	21.777 tons.	100	—	[illegible]	.	100
1942	22.791 "	94	—	411.065,90	....	96
1943	27.790 "	111	—	691.811,00	....	119

A tarifa especial respectiva foi aumentada em 1-1-1942 e novamente em 1-1-1943.

CIMENTO

	Quantidade	Números índices		Renda Cr$		Números índices
1941	27.086 tons.	100	—	[illegible]	....	100
1942	33.581 "	124	—	2.026.487,60	....	153
1943	23.630 "	87	—	1.613.250,10	....	122

A tarifa especial respectiva foi aumentada em 1-1-1942 e suprimida em 1-1-1943, passando então o cimento para a tabela geral. Esta sofreu aumento em 1-8-1943. Trata-se de um grande transporte e vê-se claramente o benéfico efeito do movimento tarifário, ainda insuficiente, aliás.

FEIJÃO

	Quantidade	Números índices		Renda Cr$		Números índices
1941	18.125 tons.	100	—	[illegible]	....	[illegible]
1942	28.751 "	156	—	[illegible]	.	[illegible]
1943	28.368 "	[illegible]	—	[illegible]		[illegible]

Em 1942 não houve modificação tarifária. A tarifa especial foi suprimida a partir de 1-1-1943, passando o feijão para a tabela geral. Novo aumento se verificou em 1-8-1943 quando a tabela geral foi majorada. Os algarismos acima apresentados não podiam interpretar com maior clareza o movimento tarifário ou a ausência dêsse movimento.

FARINHA DE TRIGO

	Quantidade		*Números índices*		*Renda* Cr$		*Números índices*
1941	14.161	tons.	100	—	623.776,40	....	100
1942	15.172	"	107	—	756.758,20	....	121
1943	20.274	"	143	—	1.313.371,00	....	210

Em 1942 permaneceram as tarifas do ano anterior. Em 1943 houve aumento a partir de 1.º de janeiro e de novo em 1-8-1943.

FARINHA DE MANDIOCA

	Quantidade		*Números índices*		*Renda* Cr$		*Números índices*
1941	1.760	tons.	100	—	34.127,70	....	100
1942	3.245	"	134	—	87.642,20	....	257
1943	5.754	"	327	—	404.562,70	....	1.185

Em 1942 houve aumento de tarifas a partir de 15 de abril. Em 1943, novo aumento a partir de 1.º de agôsto. Houve, ainda, grande aumento no percurso médio.

GARRAFAS E GARRAFÕES VASIOS

	Quantidade		*Números índices*		*Renda* Cr$		*Números índices*
1941	2.903	tons.	100	—	192.440,20	....	100
1942	8.641	"	298	—	353.732,70	....	184
1943	11.960	"	412	—	667.420,70	....	347

Em 1942 não houve apreciável movimento tarifário. Em 1943 houve majoração a partir de 1.º de janeiro. O percurso médio diminuiu.

LENHA

	Quantidade		*Números índices*		*Renda* Cr$		*Números índices*
1941	103.349	tons.	100	—	952.073,10	....	100
1942	132.881	"	122	—	1.421.492,10	....	149
1943	148.836	"	137	—	1.814.192,30	....	190

Em 1942 houve aumento de tarifas em 15 de maio. Em 1943 novo aumento a partir de 1.° de agôsto. Nenhum dêsses aumentos afetou a lenha para Belo Horizonte.

MADEIRAS

	Quantidade	*Números índices*		*Renda* Cr$		*Números índices*
1941	35.352 tons.	100	—	1.099.998,60	....	100
1942	27.066 "	78	—	1.095.528,20	....	100
1943	48.823 "	138	—	1.394.290,70	....	127

Pequenos aumentos em 1-1-1942 e 1-1-1943. O percurso médio da madeira tem diminuído sensivelmente.

MILHO

	Quantidade	*Números índices*		*Renda* Cr$		*Números índices*
1941	21.133 tons.	100	—	661.611,50	....	100
1942	26.640 "	126	—	1.121.501,00	....	170
1943	27.587 "	130	—	1.408.099,20	....	213

Supressão em 1-1-1942 da tarifa especial; aumento da tabela geral em 15-4-1942. Novo aumento em 1-8-1943.

S A L

	Quantidade	*Números índices*		*Renda* Cr$		*Números índices*
1941	55.658 tons.	100	—	2.965.517,40	....	100
1942	63.696 "	114	—	3.851.311,50	....	130
1943	67.408 "	121	—	4.877.869,70	....	164

Supressão da tarifa especial em 1-1-1942. Aumento da tabela geral em 15-4-1942, e de novo em 1-8-1943.

TECIDOS DE ALGODÃO

	Quantidade	*Números índices*	*Renda* Cr$	*Números índices*
1941	2.552 tons.	100	250.869,90	100
1942	4.030 tons.	158	384.572,50	153
1943	5.140 tons.	201	943.754,60	376

Redução da tabela geral em 1-1-1942. Volta á tabela geral em 1-1-1943 e aumento da mesma em 1-8-1943.

A restrição da concurrência rodoviária foi evidentemente, um fator favorável. O prejuizo, por incêndio, em expedições de tecidos de algodão despachados em 1943 foi de Cr $572.177,20.

XARQUE

	Quantidade	Números indices	Renda	Números indices
1941	5.626 tons.	100	633.051,60	100
1942	5.776 tons.	103	598.189,40	94
1943	8.507 tons.	151	892.030,50	141

Praticamente não houve alteração tarifária.

A análise dos algarismos acima impõe a conclusão de que o movimento tarifário exerceu influência decisiva para o aumento da renda. As majorações das tarifas não foram excessivas, não prejudicaram a vida econômica da zona servida pela Rêde.

Sou de opinião que a R. M. V. deve ainda fazer alguns aumentos em suas tarifas, as quais são em geral mais baixas que as da Central e da Leopoldina.

Quanto ao trabalho realizado pela estrada para obter tão grande melhoria da renda, pode ser avaliado pelos algarismos a seguir. Eles indicam um melhor aproveitamento do material rodante.

PERCURSO DE TRENS

	REMUNERADOS		REMUNERADOS E NÃO REMUNERADOS	
	Km.	Números indices	Km.	Números indices
1941	6.782.436	100	7.927.656	100
1942	7.057.563	104	8.365.226	106
1943	7.242.565	107	8.736.490	110

TRENS REMUNERADOS, NÃO REMUNERADOS, MANOBRAS E PRONTIDÕES

	Km.	Ns. indices
1941	10.454.266	100
1942	10.895.156	104
1943	11.694.145	112

	1942		1943	
	Nº. de Desp.º	Renda Cr $	Nº. de Despº.	Renda Cr $
Tráfego próprio	790	885.626,30	708	1.665.427,90
« mútuo-exportação	1.816	2.249.599,10	3.948	7.180.765,10
« « -importação	162	123.229,90	7	6.614,80
» direto-exportação	—	—	137	46.061,00
« « -importação	596	681.370,90	273	680.572,70
« « -trânsito	290	433.363,00	471	694.603,90
	3.654	4.373.189,20	5.544	10.274.045,40

CONTADORIA

Com a mesma eficiência de sempre funcionaram os serviços da Contadoria, graças à conhecida dedicação e competência do Contador sr. Agripino Fraga de Matos e seus dignos auxiliares.

Mais pesados tornam-se cada ano os trabalhos da Contadoria, com o aumento do número de despachos e a complicação das exigências fiscais, que é preciso acompanhar.

Comtudo as datas de fechamento dos balancetes mensais da renda mantiveram-se no mesmo pé que em 1942. As providências que permitam melhorar essas datas estão estudadas em suas linhas gerais, mas não são da alçada dêste Departamento, pois exigem a mecanização parcial dos serviços da Contadoria.

Número de despachos — A quantidade de despachos revistos pela Contadoria nos últimos três anos foi a seguinte:

		Ns. índices
1941	923.027	100
1942	1.055.841	114
1943	1.267.136	137

Esses despachos distribuem-se da maneira abaixo indicada:

NÚMERO DE DESPACHOS

Encomendas	1941	1942	1943
Tráfego próprio	391.954	449.265	487.904
Tráfego mútuo-exportação	42.174	57.879	65.201
Tráfego mútuo-importação	39.971	58.604	96.408

Tráfego direto-exportação	9.852	12.270	16.697
Tráfego direto-importação	14.591	20.635	24.312
Trânsito	372	493	1.020
	498.914	599.116	694.542

Animais	1941	1942	1943
Tráfego próprio	2.787	4.841	6.909
Tráfego mútuo-exportação	269	612	317
Tráfego mútuo-importação	112	110	120
Tráfego direto-exportação	23	56	456
Tráfego direto-importação	—	—	25
Trânsito	5	12	—
	3.196	5.631	7.827

MERCADORIAS (exclusive café)

Encomendas a pagar (importação)	—	—	2.858
Tráfego próprio	220.202	230.610	292.524
Tráfego mútuo-exportação	44.878	51.614	53.376
Tráfego mútuo-importação	99.078	106.409	106.160
Tráfego direto-exportação	19.275	25.283	36.683
Tráfego direto-importação	35.145	34.021	72.440
Trânsito	2.341	3.097	3.426
	420.917	451.064	567.767
Total geral	923,027	1.055,844	1.267.136

E' interessante notar que o número de despachos de encomendas é maior que o de mercadorias. Êstes, entretanto, dão uma renda 7 a 8 vêzes maior.

Quanto à renda produzida pelos diversos títulos de cada verba está indicada a seguir:

ENCOMENDAS

Tráfego próprio	2.032.505,60	2.085.747,80	2.88[illegible].822,20
Tráfego mútuo-exportação	383.126,50	500.442,60	1.762.738,20
Tráfego mútuo-importação	380.089,00	344.859,80	967.874,00
Tráfego direto	96.147,30	81.195,70	275.024,60
Por conta dos Governos	299.258,10	268.145,70	320.689,10
Devedores em Contas Correntes	—	9.242,40	—
	3.191.426,50	3.289.874,00	6.210.148,10

Animais	1941	1942	1943
	Cr $	Cr $	Cr $
Tráfego próprio	887.975,70	1.610.[illegible]53,00	2.[illegible]11.262,60
Tráfego mútuo-exportação	1.325.903,20	1.541.893,60	803.369,10
Tráfego mútuo-importação	13.533,60	31.519,00	81.[illegible]31,10

	Cr $	Cr $	Cr $
Tráfego direto	122.640,90	26.392,70	40.130,90
Por conta dos Governos	194.308,00	217.558,40	214.631,10
Devedores em Contas Correntes ..	—	2,30	—
	2.541.320,80	3.427.849,00	3.517.021,10

MERCADORIAS (exclusive café)

	Cr $	Cr $	Cr $
Tráfego próprio	10.086.716,10	12.011.907,50	10.767.612,90
Tráfego mútuo-exportação	4.824.635,40	6.382.521,10	7.314.892,30
Tráfego mútuo-importação	5.488.001,30	6.293.893,70	8.010.483,60
Tráfego direto c/ a CM-exp.	780.755,40	991.532,70	1.077.120,10
Tráfego direto c/ a CM-imp.	2.480.801,80	3.939.901,80	4.275.628,10
Tráfego direto c/ a EFG-exp.	—	28.901,80	334.781,60
Tráfego direto c/ a EFG-imp.	—	23.526,90	859.939,70
Tráfego direto c/ o Loide	134.254,10	242.189,00	12.203,80
Trânsito	1.471.477,20	3.016.100,30	4.283.618,70
Por conta dos Governos	3.824.520,70	2.415.382,70	8.808.732,70
Devedores em Contas Correntes ..	—	1.515.194,10	—
	29.097.222,00	30.801.058,10	47.411.010,50

TELEGRAMAS

	Cr $	Cr $	Cr $
Tráfego local	92.258,70	110.535,60	128.862,20
Recebidos do D. C. T.	97.611,90	118.018,20	126.813,00
Por conta dos Governos	3.780,10	5.523,50	3.969,40
Devedores em Contas Correntes	—	23,40	—
	193.050,70	234.100,70	259.645,20

Reposições — Continuou a piorar em 1943 a execução dos serviços nas estações. O maior número de reposições extraídas é um índice desse fato, que é traduzido pelos algarismos abaixo:

REPOSIÇÕES

	Extraídas		*Arrecadadas*			*Saldo que passou para o exercício seguinte:*
		Cr $		Cr $		Cr $
1941	14.574	294.089,70	10.746	218.737,40	3828	75.352,30
1942	17.662	494.957,50	11.996	235.420,30	5666	259.537,20
1943	21.392	439.859,70	28.471	528.853,50	7205	230.834,40

Além das reposições normalmente arrecadadas em 1943, houve 1.905 no valor de Cr $35.567,00 liquidadas por meio de desconto em fôlha de pagamento.

INTIMAÇÕES

		Cr $
1941	6.650	40.112,40
1942	7.200	58.214,40
1943	9.024	167.854,60

FÔLHAS DE EXCESSO

Em 1943 foram verificados excessos nos fretes arrecadados que deram ensejo à extração de 2.285 fôlhas de excesso no total de Cr $ 1.419.201,50. Ao público foi restituida a importância de Cr $ .. .. 1.192.719,30 correspondente a 1.774 fôlhas de excesso, ficando um saldo a pagar de Cr $215.294,50.

IMPOSTOS ESTADUAIS

A arrecadação de impostos estaduais está abaixo demonstrada:

	Minas Cr $	*Rio* Cr $	*São Paulo* Cr $
1941	3.285.369,40	42.159,20	66,30
1942	3.660.251,60	54.388,50	978,90
1943	4.577.912,20	64.851,80	368,10

TRANSPORTES POR CONTA DOS GOVERNOS

Foram atendidas requisições de transportes nas importâncias abaixo discriminadas:

	União Cr $	*Minas* Cr $	*Rio* Cr $	*S. Paulo* Cr $	*Goiás* Cr $
1941	911.677,60	3.501.633,10	9.727,40	5.011,80	470,60
1942	1.169.528,20	3.761.359,10	13.736,40	3.946,00	1.339,60
1943	1.544.521,10	3.973.779,50	11.014,10	10.029,10	3.939,00

OUTROS DEVEDORES POR TRANSPORTES

Cooperativa dos Ferroviários da R. M. V.	289.500,90
Construção	28.688,70
Eletrificação	1.321,00
Melhoramentos e Obras Novas	919.310,80
I. A. P. C.	105,90
D. N. C.	1.427,10
Serviço de Subsistência Militar	69.097,70

SERVIÇO DAS RECLAMAÇÕES

Foi o seguinte o movimento do Serviço de Reclamações nos últimos quatro anos:

PEDIDOS DE INDENIZAÇÃO

	1940		1941		1942		1943	
	Q	VALOR	Q	VALOR	Q	VALOR	Q	VALOR
Pedidos apresentados	533	228·971,1	510	213.170,8	690	510.066,50	1.500	2.180.130,00
Pas. de outros anos	400	168.887,9	180	77.603,1	205	84.599,20	327	165.320,90
Soma	933	397.854,0	690	290.773,9	895	594.665.70	1.827	2.345.450,90
Solucionadas	753	320.307.5	485	206.174,7	568	430.350,70	875	1.173.331,10
Ficaram em processo: na Rêde	121	43.891,4	111	61.416,2	234	104.659.20	652	751.905,10
Em outras Emprêsas	59	33.652,1	88	20.183,0	93	59.655,80	300	420.206,70
Deduções	—	18.529,9	—	5.107,1	—	11.800,60	—	41.444,40

Das reclamações de anos anteriores, existem 23 do valor de Cr $3.694,20 (a saber: uma (1) de 1939, uma (1) de 1940 e vinte uma (21) de 1941 a 1942), dependentes de solução por parte da Central do Brasil.

Nesta Rêde só ficaram reclamações apresentadas em 1943, apesar do aumento já verificado com relação aos anos anteriores.

INCENDIOS — Foram registrados, em 1943, 257 incêndios. O prejuizo conhecido atinge a Cr $971.691,70.

Essa Diretoria estabeleceu providências eficazes contra a evidente negliência de muitos empregados com a circular CSU nº 111 de ... 24-7-943, depois da qual se notou uma diminuição no número de incêndios.

ANOS	Quant. de incendios	Importância conhecida Cr $
1940	85	66.746,30
1941	69	40.411,10
1942	87	526.050,80
1943	257	971.691,70

O seguro de mercadorias passou a cargo da Companhia de Seguros "MINAS BRASIL."

Foram deferidos por conta dessa Companhia 168 processos na importância de Cr $309.425,30 e por conta da Companhia "Adriática de Seguros" 40 processos na importância de Cr $410.773,60.

AVARIAS EM MERCADORIAS

Colocam-se em primeiro lugar e quase na sua totalidade os danos causados por penetração de água nos vagões, que teve grande aumento.

O quadro abaixo demonstra o movimento dessas reclamações.

ANOS	Quant.	Importância conhecida Cr $
1940	121	43.567,60
1941	101	23.547,70
1942	112	61.191,90
1943	273	181.012,40

ACIDENTES

As reclamações apresentadas tiveram, também, a sua quantidade bastante aumentada, conforme está demonstrado no quadro abaixo.

ANOS	Quant.	Importância conhecida Cr $
1940	24	37.946,80
1941	19	39.391,00
1942	19	60.499,70
1943	70	130.273,50

EXTRAVIOS

Na proporção, confrontando-se com os anos anteriores, foi onde maior, aumento foi registrado.

Foram descobertos diversos focos de empregados deshonestos e instaurados inquéritos para apurações e punições.

O quadro a seguir, das reclamações apresentadas, exprime mais claramente.

ANOS	Quant.	Importância conhecida Cr $
1940	197	39.811,50
1941	162	26.088,60
1942	205	99.158,60
1943	571	476.574,60

VIOLAÇÕES DE VOLUMES

Também, as violações de volumes, tiveram o seu aumento jamais conhecido e mereceram a corrigenda que foi dada aos casos de extravios com instauração de inquéritos para as apurações e punições.

A demonstração do quadro abaixo exprime bem claro, pelas reclamações apresentadas.

ANOS	Quant.	Importância conhecida Cr $
1940	27	1.302,80
1941	41	4.199,70
1942	58	4.474,50
1943	174	20 315,70

CAUSAS DIVERSAS

Estas decresceram na quantidade, relativamente a 1942, mesmo assim, darei a demonstração do movimento de reclamações pelos prejuizos conhecidos.

ANOS	Quant.	Importância conhecida Cr $
1940	53	12.499,80
1941	71	32.132,10
1942	101	27.110,30
1943	82	39.787,00

DEPÓSITO DE MERCADORIAS E LEILÕES

Ao Depósito de Mercadorias nesta Capital, foram recolhidos:

ANOS	VOLUMES	QUILOS
1940	2 283	61 176
1941	1 815	60 121
1942	1 254	28 [illegible]
1943	2 285	79 100

Houve os seguintes leilões, verificando-se êste ano importância apurada bastante aumentada.

ANOS	Quant.	Importância produzida Cr. $
1940	47	16.663,90
1941	60	17.566,10
1942	62	13.227,70
1943	44	32.915,00

Correram normalmente os serviços a cargo do Escritório, apesar de muito aumentado e serem novos muitos funcionários.

Em virtude da designação para Presidente da Cooperativa Mista dos Ferroviários da Rêde Mineira de Viação, deixou o cargo de Chefe dos Serviços de Reclamações o Inspetor do Tráfego, Sr. José Lúcio da Silva, que foi substituído, a 6 de março, pelo Aux. Administrativo de 4.ª classe, Sr. José Nunes. Aquêle prestou excelentes serviços tendo sido mesmo o organizador da repartição. Êste vem se revelando esforçado e criterioso na direção dêsse Serviço.

A partir de maio o quadro de pessoal do Escritório foi aumentado de mais 5 funcionários além de mais dois outros em caráter provisório.

Com as transferências e exonerações ficou seu quadro com 9 funcionárias estagiárias adaptando-as para os diferentes misteres do seu complexo e difícil serviço que exige pessoal que tenha profundo conhecimento dos serviços de estações.

ESTATÍSTICA

Continuou a dirigi-la, com a proficiência habitual, o Eng. Pedro Lopes da Fonseca, mesmo depois que passou a Ajudante Comercial.

Não conseguimos receber ainda a segunda tabuladora, já autorizada por essa Diretoria. Em conseqüência, é com dificuldade que se executam os trabalhos mecanizados.

Cada vez mais se fazem sentir os inconvenientes da distância que se acham a Estatística e a Contadoria dos Escritórios Centrais da R.M.V. Parece-me seria oportuna a decisão de constriur para essas repartições um edifício nos fundos do prédio da R.M.V., como já lembrei em vários relatórios.

Também a constituição de um quadro para mecanógrafos, ou pelo menos uma gratificação relativa a produção são medidas que

me parecem necessárias como estímulo aos funcionários que se especializam no manejo e direção das máquinas.

Continuo a ligar a maior importância à apuração da intensidade de tráfego nas diversas linhas e ramais da estrada. Por ordem decrescente dos trechos, o resultado em 1943 foi o seguinte:

Extensão Km.	TRECHOS	Tons. — Km. brutas	Média por Km.	N.º de ordem
156	Belo Horizonte a Divinópolis	110.383.391	707.585	1
35	Cruzeiro a Passa Quatro	22.834.101	652.402	2
55	Passa Quatro a Soledade	35.707.078	649.219	3
80	Soledade a Três Corações	36.123.256	451.540	4
142	Divinópolis a Garças	63.378.456	446.327	5
181	Barra Mansa a Andradina	68.950.524	380.942	6
180	Garças a Iblá	65.994.466	372.191	7
201	R. Vermelho a Garças	74.643.646	371.361	8
105	T. Corações a R. Vermelho	31.817.322	303.022	9
85	Soledade a Itajubá	24.350.608	286.477	10
113	Andradina a R. Vermelho	31.682.714	280.378	11
183	Itajubá a Sapucaí	42.259.826	230.928	12
191	T. Corações a Tuiuti	41.538.366	217.478	13
108	A. dos Reis a Barra Mansa	23.148.390	214.336	14
3	B. Monteiro a Contagem	662.536	207.512	15
98	Barbacena a S. João del-Rei	19.818.586	202.230	16
12	Sítio a Campolide	2.373.258	197.771	17
275	Iblá a Uberaba	50.969.188	185.342	18
143	Azurita a Bom Despacho	25.225.568	176.402	19
104	S. João del-Rei a A. Mourão	18.076.960	173.816	20
4	Velho da Taipa a Pitangui	679.400	169.850	21
212	Iblá a Monte Carmelo	35.048.226	165.321	22
12	Chagas Dória a A. Santas	1.696.488	141.371	23
153	A. Mourão a Divinópolis	19.701.054	128.765	24
58	A. Mourão a Lavras	7.275.878	125.446	25
92	Soledade a Serranos	11.406.960	123.988	26
134	Monte Carmelo a Goiandira	15.261.852	113.894	27
117	Freitas a S. Gonçalo	12.723.000	108.743	28
151	Divinópolis a M. Campos	16.339.131	106.098	29
114	Bom Despacho a Barra Funchal	9.324.886	81.797	30
191	Serranos a Barra do Piraí	15.752.406	81.197	31
41	Barra do Piraí a Passa Três	2.330.134	56.832	32
49	Gaspar Lopes a Machado	2.559.110	52.227	33
52	Piranguinho a Paraisópolis	2.698.390	51.892	34
20	Espera a Três Pontas	991.156	49.557	35
93	M. Campos a B. Paraopeba	1.451.180	17.862	36
36	Itajubá a D. Moreira	1.609.961	44.721	37
35	G. Ferreira a Itapecerica	1.404.830	40.138	38
26	G. Ferreira a Cláudio	814.824	31.339	39
13	Arantes a Bom Jardim	388.772	29.905	40

A média geral foi :

1911........................ 227.399 tons. — km.

1912........................ 234.628 » »

1943........................ 235.9[illegible] » »

RENDA POR QUILOMETRO. Conforme o quadro n.º 36 do folheto da Estatística, verifica-se que foi a seguinte:

	1.ª Divisão Cr $	2.ª Divisão Cr $	3.ª Divisão Cr $
1940	10.692,06	11.326,19	20.334,84
1941	12.260,74	11.646,12	19.887,16
1942	14.027,40	14.160,84	21.071,70
1943	20.066,23	17 127,32	31.141,11

Na Rêde toda os resultados foram

1940	Cr $	13.527,35
1941	Cr $	14.262,00
1942	Cr $	15.961,00
1943	Cr $	22.448,50

RENDA DOS CONTRATOS E CONCESSÕES. Julgo interessante indicar a renda obtida nos 3 últimos anos, proveniente dos pequenos contratos e concessões nas estações.

Especificação das concessões	1941		1942		1943	
	N.º	Renda Cr $	N.º	Renda Cr $	N.º	Renda Cr $
Restaurantes	10	5.100,00	10	5.100,00	10	5.580,00
Bars	2	3.600,00	2	3 600,00	2	3.600,00
Botequins	8	3.420,00	10	4 280,00	10	9.240,00
Cafés	82	6.245,00	95	8 555,00	113	10.470,00
Bancas de jornais	2	720,00	2	720,00	3	1.190,00
Engraxate	2	240,00	2	240,00	2	240,00
		Cr $ 19.325,00		Cr $ 22.495,00		Cr $ 30.320,00

PESSOAL DO DEPARTAMENTO. Nos últimos 4 anos distribuiu-se da forma abaixo:

	Em 31|12|40	Em 31|12|41	Em 31|12|42	Em 31|12|43
Chefia e Ajudância	2	2	2	2
Contadoria	149	152	173	197
Estatística	39	40	44	49
Reclamações	27	22	21	31
Secção do Café	12	14	14	13
Serviço Comercial	5	5	5	5
Agentes Comercais	5	5	7	6
Total	239	240	269	306

E' justo salientar o esfôrço desenvolvido por todos os funcionários dêste Departamento, aos quais consigno meus agradecimentos.

OBSERVAÇÕES FINAIS. Em muito poucas palavras desejo, finalmente, deixar registradas algumas observações sôbre a situação econômica da R.M.V. Esta pode parecer animadora e mesmo risonha, à primeira vista, com o grande aumento da renda e a obtenção do equilíbrio financeiro, mas na realidade não deve haver otimismo.

A estrada está trabalhando quase no máximo da sua capacidade de rendimento, sem cuidar dos sérios problemas da renovação dos seus bens físicos, nem do seu reaparelhamento. Torna-se cada vez mais alarmente o estado de deterioração dos trilhos; sente-se cada vez mais a escassez do material rodante e de tração. A deficiente capacidade de transporte é um empecilho sério para o progresso e desenvolvimento da zona. A exiguidade de alguns pátios e estações, a começar por Belo Horizonte, não só constitui entrave ao acréscimo de movimento, como é um incentivo à concorrência rodoviária, que retornará violenta.

Alguma cousa urge que se faça para corrigir as más condições técnicas que tanto elevam o custo de transporte na R.M.V.

O mal não é só da R.M.V. Entretanto, estradas de ferro com tais condições de traçado, velocidade comercial de 30 km. e o nosso custo de transporte, dificilmente poderão, enfrentar, no após-guerra, a concorrência rodoviária e a provável depressão econômica.

Só a correção do traçado por meio de variantes em excelentes condições técnicas, aliada à eletrificação das linhas de tráfego mais intenso, poderá permitir o aumento da velocidade dos trens e

uma substancial redução do custo de transporte, que darão à R.M.V. condições de sobrevivência e permitirão um maior progresso e desenvolvimento à sua zona, atraindo indústrias e incrementando a produção já existente. Requer-se agora melhor serviço, transporte mais pronto, mais seguro e mais rápido, tanto para passageiros, como para mercadorias.

E, a meu ver, as condições técnicas, que se devem adotar na revisão do traçado são as das melhores linhas de bitola larga, para que mais tarde possa a R.M.V. dar o passo definitivo que será integrar-se na bitola que a cercará de quase todos os lados e será oficialmente adotada como a bitola brasileira. Pouco adiantaria, com efeito, podermos aumentar para o dôbro a velocidade de nossos trens, se continuassem as baldeações a introduzir nos transportes em tráfego mútuo, que estabelecem o intercâmbio entre a zona da R.M.V. e os seus maiores mercados do Rio de Janeiro e de São Paulo, demoras de dias e até semanas.

Uma série imensa de problemas a resolver interpõe-se entre as atuais acanhadas circunstâncias de funcionameno da R.M.V., contribuindo com as suas deficiências de transporte para a estagnação da vida econômica de uma vastíssima zona e, as possibilidades de uma considerável expansão de progresso e riqueza.

Há problemas que crescem com o tempo, tornando as soluções cada vez mais difíceis e mais caras.

Saudações atenciosas

Benjamin M. de Oliveira

Chefe do Departamento do Tráfego

DEPARTAMENTO DA LINHA

DEPARTAMENTO DA LINHA

Do relatório do Departamento da Linha, apresentado à Directoria pelo respectivo Chefe, Engenheiro Valdemar Alves Baêta, constam as seguintes informações:

DEPARTAMENTO DA LINHA — ADMINISTRAÇÃO

ENGENHEIROS-CHEFES DO DEPARTAMENTO DA LINHA

Dr. Alexandre Rangel Belfort de Matos.
(Até 27-5-43 — Licenciado de 28-5-43 em diante).

Dr. Valdemar Alves Baêta.
(De 28-5-43 em diante passou a responder pelo expediente da Chefia do Departamento).

ENGENHEIROS-CHEFES DA CONSTRUÇÃO

Dr. Francisco Sanches.
(Até 6-3-43).

Dr. Antônio Melo Silva.
(De 26-3-43 em diante).

ENGENHEIRO-CHEFE DA COMISSÃO DE REFLORESTAMENTO

Dr. Valdemar Alves Baêta.

ENGENHEIROS-AJUDANTES DA ELETRIFICAÇÃO

Dr. Alexandre Rangel Belfort de Matos.
(Até 9-3-43).

Dr. Antônio de Melo Silva .
(De 10-3-43 em diante).

ENGENHEIROS-AJUDANTES-TÉCNICOS

Dr. Tasso Benjamim da Mota.
(Até 10-3-43).

Dr. Francisco Sanches.
(De 10-3-43 em diante).

O Engenheiro Valdemar Alves Baeta substituiu o Engenheiro Tasso Mota durante 34 dias.

ENGENHEIRO-AJUDANTE-ADMINISTRATIVO

Dr. Valdemar Alves Baeta.
(Até 27-5-43).

ESCRITÓRIO CENTRAL

Sob a Chefia do Oficial Clemente Spagno, realizaram-se no Escritório Central dêste Departamento, os seguintes serviços:

Ofícios expedidos 3.366 *sendo*:

Ao Sr. Dr. Diretor	566
Ao Sr. Chefe do Departamento de Transportes	149
Ao Sr. Chefe do Departamento da Locomoção	112
Ao Sr. Chefe do Departamento Financeiro	228
Ao Sr. Chefe do Serviço de Pessoal	75
Ao Sr. Chefe da Construção	20
Ao Sr. Chefe do Serviço Médico	80
Ao Sr. Chefe da Contabilidade	205
Ao Sr. Engenheiro Auxiliar da Eletrificação	82
Ao Sr. Almoxarife	1
Ao Sr. Ajudante-Técnico	165
Ao Sr. Ajudante-Administrativo	7
Ao Sr. Secretário	121
Ao Sr. Chefe do Serviço de Reflorestamento	16
Ao Sr. Engenheiro da 1.ª Residência	105
Ao Sr. Engenheiro da 2.ª Residência	20
Ao Sr. Engenheiro da 3.ª Residência	113
Ao Sr. Engenheiro da 4.ª Residência	111
Ao Sr. Engenheiro da 5.ª Residência	37
Ao Sr. Engenheiro da 6.ª Residência	163
Ao Sr. Engenheiro da 7.ª Residência	61

Ao Sr. Engenheiro da 8.ª Residência	59
Ao Sr. Engenheiro da 9.ª Residência	157
Ao Sr. Engenheiro da 10.ª Residência	99
Ao Sr. Engenheiro da 11.ª Residência	22
Ao Sr. Engenheiro da 12.ª Residência	33
Ao Sr. Engenheiro da 13.ª Residência	51
Ao Sr. Engenheiro da 14.ª Residência	203
Ao Sr. Engenheiro da 15.ª Residência	39
Ao Sr. Engenheiro da 16.ª Residência	60
A Diversos	206
Cartas circulares expedidas	73
Processos protocolados	4.792
Pedidos (AG-29) extraídos	501
Telegramas expedidos	337
Guias de expediente extraídas	2.526
Relatório de 1942 (Dactilografia)	1
Relatório de 1943 (Dactilografia)	1

AJUDANCIA TÉCNICA

Sob a direção do Engenheiro Francisco Sanches, realizaram-se na Ajudância Técnica os seguintes serviços:

RELAÇÃO DOS PROJETOS, ORÇAMENTOS E LEVANTAMENTOS

1) Projeto e orçamento do armazém de Catalão — Km. ..... 1.102,916 — Linha de Angra dos Reis e Goiandira — Orçamento ... Cr $104.479,60.

2) Projeto do aumento do armazém em Goiandira — Km. 1.125,701 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira — Orçamento Cr $133.740,50.

3) Projeto de reconstrução do Almoxarifado de Cruzeiro — Km. 0 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti — Orçamento Cr. . . . . . . $88.194,40.

4) Projeto e orçamento de um dormitório para o pessoal da Tração em Tuiuti — Km. 360,435 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti — Orçamento Cr $13.024,40.

5) Projeto e orçamento de um muro de arrimo — Km. 101 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira — Orçamento Cr . . . . . $32.197,90.

6) Projeto e orçamento de reconstrução de bueiro — Km.

144,040 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira — Orçamento ... Cr $26.466,40.

7) Projeto e orçamento de aumento de boeiro para o embarcadouro em Bambui — Km. 657,444 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira — Orçamento Cr $2.100,40.

8) Projeto de aumento de boeiro — Km. 718 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

9) Projeto de boeiro — Km. 904 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

10) Projeto e orçamento de um muro de arrimo junto a um dos encontros da ponte sôbre o Rio Paranaíba — Km. 1.057 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira. — Orçamento Cr $42.611,80.

11) Projeto de refôrço para a ponte sôbre o Rio Itapecerica — Km. 745 — Linha de Garças a Belo Horizonte — Orçamento ... Cr $68.393,60.

12) Projeto e orçamento de modificação e aumento de um boeiro no pátio do Abrigo de Carros em Belo Horizonte — Km. ... 899,934 — Linha de Garças a Belo Horizonte — Orçamento . . .. Cr $13.372,10.

13) Projeto e orçamento de reconstrução do encontro do pontilhão existente — Km. 189,605 — Linha de Sítio a Barra do Paraopeba — Orçamento Cr $17.293,10.

14) Projeto e desenho de um boeiro — Km. 218.317 — Linha de Sitio a Barra do Paraopeba.

15) Projeto de um muro de arrimo — Km. 282,390 — Linha de Sitio a Barra do Paraopeba — Orçamento Cr $10.955,90.

16) Projeto e orçamento do pilar da ponte — Km. 293,432 — Linha de Sitio a Barra do Paraopeba — Orçamento Cr $13.187,30.

17) Projeto de um muro de arrimo em Martinho Campos — Km. 508,800 — Linha de Azurita a Barra do Funchal.

18) Projeto de um boeiro capeado simples, de 0,80 x 1,00 no pátio da Estação de Caxambu — Km. 23 — Linha de Soledade a Barra do Pirai — Orçamento Cr $11.404,90.

19) Projeto e orçamento de 1 boeiro — Km. 217,950 — Linha de Soledade a Barra do Piraí — Orçamento Cr $153.370,70.

20) Projeto e orçamento de 1 boeiro — Km. 218,538 — Linha de Soledade a Barra do Pirai — Orçamento Cr $37.687,60.

21) Projeto de um boeiro com tubo de concreto armado de 0,70 de diâmetro — Km. .... — Linha de Soledade a Barra do Piraí — Orçamento Cr $28.358,80.

22) Projeto de um boeiro capeado — Km. 275 — Linha de Soledade a Barra do Pirai — Orçamento Cr $16.718,50.

23) Projeto e orçamento do muro para o pátio da Estação

de Pouso Alegre — Km. 161,977 — Linha de Soledade a Sapucaí — Orçamento Cr $7.195,40.

24) Projeto de substituição de vigas na ponte — Km. 91 — Ramal de Lavras — Orçamento Cr $4.984,90.

25) Projeto do desvio do Armazem Regulador de Angra dos Reis — Km. 0 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira — Orçamento Cr $31.748,10.

26) Modificação da linha no tunel — Km. 34 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira — Orçamento Cr $937,831,10.

27) Projeto e orçamento para a ligação da Linha de Barra Mansa a Volta Redonda — Km. 107 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira — Orçamento Cr $3.464.610,00.

28) Revisão geral, modificação e alteração no projeto de melhoramentos gerais no pátio da Estação de Lavras — Km. 393 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira — Orçamento Cr $867.410,70.

29) Projeto e modificação no triângulo de Lavras — Km. 393 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira — Orçamento . . . . . Cr $18.619,40.

30) Projeto e orçamento de um desvio no pátio de Santos Dias — Km. 410,230 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira — Orçamento Cr $3.236,90.

31) Projeto de construção e modificação de desvio no pátio de Monte Carmelo — Km. [illegible] — Linha de Angra dos Reis a Goiandira — Orçamento Cr $59.521,80.

32) Projeto de um desvio no pátio da Estação de Ouvidor — Km. 1.080,620 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira — Orçamento Cr $23.813,70.

33) Projeto e orçamento do triângulo para Goiandira — Km. 1.125,701 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira — Orçamento ... Cr $33.218,40.

34) Projeto e orçamento de novos desvios no pátio de Carlos Prates — Bit. 1,00 — Km. 896,563 — Linha de Garças a Belo Horizonte — Orçamento Cr $159.355,00.

35) Projeto de uma variante para melhoramento de linha — Km. 76 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

36) Projeto da modificação de desvios em São Lourenço — Km. 80 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

37) Projeto de modificação das linhas do pátio de Três Corações — Km. 169,908 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti — Orçamento Cr $151.194,20.

38) Projeto de modificação da linha no pátio de Lambari — Km. 43 — Ramal de Campanha.

39) Projeto de um desvio para a Cia. Mineira Siderúrgica em

Divinópolis — Km. 744,853 — Linha de Garças a Belo Horizonte — Orçamento Cr $116.487,00.

40) Projeto e orçamento de um desvio em Juatubas para a Cia. Belgo Mineira — Km. 840,068 — Linha de Garças a Belo Horizonte — Orçamento Cr $30.941,90.

41) Projeto e orçamento de um desvio particular para a Estação Central do Leite em Belo Horizonte — Km. 901 — Linha de Garças a Belo Horizonte — Orçamento Cr $52.690,40.

42) Projeto e orçamento do desvio Matarazzo em Lavras — Km. 392,828 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira — Orçamento Cr $12.525,80.

43) Projeto de um desvio para a Empreza de Águas em São Lourenço — Km. 80 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti — Orçamento Cr $20.903,70.

44) Projeto de um boeiro de manilha e de alvenaria no pátio do D. N. C. em Varginha — Km. 206 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

45) Cópia de um trecho do pátio de Angra dos Reis — Km. 0 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

46) Verificação de cadastro de Angra dos Reis — Km. 0 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

47) Orçamento do aumento do desvio no pátio da Parada Sousa e Silva — Km. 54 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira — Orçamento Cr $5,168,50.

48) Desenho do levantamento para estudo de muro de arrimo — Km. 101 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira — Orçamento ......

49) Organização do processo da ligação Barra Mansa a Volta Redonda, com grande número de desenhos, cópias e orçamentos — Km. 107 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

50) Desenho do levantamento para estudo de um desvio particular, para a Metalúrgica Barbará em Barra Mansa — Km. 107 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

51) Desenho do levantamento para estudo de um boeiro — Km. 117 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

52) Relatório dos serviços de levantamentos feitos em C. Euler, para refôrço de abastecimento dágua à Usina Geradora — Km. 169,454 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

53) Cópia do pátio de Lavras com as novas modificações das linhas — Km. 392,828 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

54) Cópia da planta de ponte metálica existente no pátio de R. Vermelho — Km. 401,895 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

55) Cópia do pátio da Estação de S. Maria — Km. 457,986 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

56) Determinação das divisas do pátio de Arcos e cálculo de sua área — Km. 574,426 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

57) Desenho do pátio de Garças, do ultimo levantamento — Km. 602,810 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

58) Desenho do levantamento nas imediações da nascente que abastece à caixa dágua de Garças, para estudo de construção de um abrigo — Km. 602,810 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

59) Desenho geral do abastecimento de água em Garças — Km. 602,810 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

60) Cálculo da área de um terreno em Campos Altos — Km. 717,909 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

61) Desenho do levantamento feito para estudo de modificação de um boeiro — Km. 718 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira .

62) Localização dos desvios projetados e estudo do embarcadouro de gado em Monte Carmelo — Km. 993,396 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

63) Organização do orçamento da casa do ERZ em Monte Carmelo — Km. 993,396 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira — Orçamento Cr $73.190,70.

64) Projeto de uma pilastra para suporte da caixa dágua — Km. 1.028,540 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira — Orçamento Cr $958,60.

65) Cálculo da área e localização de uma parada, na planta levantada — Km. 1.034 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

66) Cópia da planta da linha na travessia do Rio Paranaíba — Km. 1.057 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

67) Desenho de ferragem do muro da ponte sôbre o Rio Paranaiba — Km. 1.057 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

68) Nova organização dos orçamentos das modificações de linhas no pátio de Garças e na Variante — Km. 602,810 — Linha de Garças a Belo Horizonte — Orçamento Cr $763.372,20.

69) Estudo para localização da nova Estação de Garças — Km. 602,810 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

70) Projeto do abastecimento de água na pedreira de Santo Antônio do Monte — Km. 675,363 — Linha de Garças a Belo Horizonte — Orçamento Cr $12.900,50.

71) Verificação das divisas dos terrenos da Estrada em Divinópolis — Km. 744,853 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

72) Cópia do cruzamento de linha no pátio de Divinópolis — Km. 744,853 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

73) Organização da Relação de baterias para o abastecimento do Abrigo de locomotivas em Divinopolis — Km. 744,853 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

74) Desenho do projeto suplementar das modificações do depósito de locomotivas em Divinópolis — Km. 744,853 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

75) Projeto e desenho do cruzamento para o desvio da Cia. Mineira de Siderurgia em Divinópolis — Km. 744,853 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

76) Organização de orçamento de um desvio construido no pátio da Estação de Silva Oliveira — Km. 812,270 — Linha de Garças a Belo Horizonte — Orçamento Cr $30.376,50.

77) Cálculo de área dos terrenos em Juatuba — Km. 840,068 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

78) Projeto e orçamento do fechamento do pátio da Estação de Carlos Prates — —Km. 896,563 — Linha de Garças a Belo Horizonte — Orçamento Cr $29.860,10.

79) Relação de trilhos para a confecção da chave mista do desvio do Entreposto de Belo Horizonte — Km. 901 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

80) Organização do processo da Estação de Alpercatas, com novo orçamento e modificação de desenho — Km. 939 — Ramal de Uberaba — Orçamento Cr $40.674,90.

81) Relação de serviços executados em São João del-Rei — Revisão de processos — Km. 98,430 — Linha de Sitio a Barra do Paraopeba.

82) Relação do material para o boeiro de 1,00 x 1,00 — Km. 176,854 — Linha de Sitio a Barra do Paraopeba.

83) Cópia do desenho do refôrço da ponte — Km. 293 — Linha de Sitio a Barra do Paraopeba.

84) Organização da relação de materiais para construção de um Mata-burros — Km. 422 — Linha de Sitio a Barra do Paraopeba.

85) Minuta de escritura de compra da casa do Dr. José Antônio de Oliveira — Km. 437 — Linha de Sitio a Barra do Paraopeba.

86) Estudo para o fechamento do pátio da Abadia (M. Campos) — Km. 508,800 — Linha de Azurita a Barra do Funchal.

87) Desenho de terrenos da Estrada em Bom Despacho — Km. 966,502 — Linha de Azurita a Barra do Funchal.

88) Determinação de área de terrenos da Estrada na planta do pátio de Dôres do Indaiá — Km. 1.036,800 — Linha de Azurita a Barra do Funchal.

89) Orçamento do fechamento do patio em Itajuba — Km. 85 — Linha de Soledade, a Sapucai — Orçamento Cr $69.317,20.

90) Orçamento de um muro e passeio em Pousa Alegre — Km. 161,977 — Linha de Soledade a Sapucai — Orçamento .... Cr $6.236,20.

91) Desenho do levantamento em Pouso Alegre de nova adaptação para caixa dágua — Km. 161,977 — Linha de Soledade a Sapucai.

92) Còpia do desenho do abastecimento dágua de Francisco Sá — Km. 209,323 — Linha de Soledade a Sapucai.

93) Desenho do levantamento de água do abastecimento de Francisco Sá — Km. 209,323 — Linha de Soledade a Sapucai.

94) Projeto e orçamento do abastecimento para a caixa de Ouro Fino — Km. 224,507 — Linha de Soledade a Sapucai — Orçamento Cr $14.139,90.

95) Minuta da escritura de água de Ouro Fino — Km. .... 224,507 — Linha de Soledade a Sapucai.

96) Desenho do pôsto de desinfecção de Cruzeiro — Km. 0 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

97) Projeto e orçamento de um passeio junto ao Armazém de Tráfego Próprio em Cruzeiro — Km. 0 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti — Orçamento Cr $2.169,50

98) Desenho do estudo para mudança de passagem de nivel em Pouso Alto — Km. 59,900 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

99) Còpia do pàtio de Pouso Alto — Km. 59,900 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

100) Projeto e orçamento da instalação de um hidrante em Pouso Alto — Km. 59,900 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti — Orçamento Cr $13.351,70.

101) Organização do novo orçamento de aumento da plataforma em São Lourenço — Km. 79,923 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti — Orçamento Cr $9.356,30.

102) Verificação da divisa da Estrada em São Lourenço — Km. 79,923 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

103) Desenho da mudança da caixa sedimentar do abastecimento de Santa Helena — Km. 134 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

104) Cópia do desenho do desvio do D.N.C. em Varginha — Km. 203,918 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

105) Relação de materiais necessários ás obras de linhas de Barra Mansa — Linha de Soledade a Barra do Pirai.

106) Projeto e orçamento do embarcadouro de suinos em São Gonçalo do Sapucai — Km. 810,600 — Ramal de Campanha — Orçamento Cr $11.685,50.

107) Orçamento suplementar da remodelação da Estação de Alfenas — Km. 7.758 — Ramal de Machado — Orçamento . . . . Cr $37.171,10.

108) Projeto e orçamento do muro de fechamento do pátio da Estação de Alfenas — Km. 7,758 — Ramal de Machado — Orçamento Cr $9.486,90.

109) Desenho de uma ponte — Km. 22 — Ramal de Paraisópolis.

110) Cópia de uma viga de concreto armado para 8 metros de vão, tipo.

111) Organização do Relatório do Ano de 1942.

112) Verificação de resistência de vigas metálicas compostas para o TB-20.

113) Cátculo de viga de concreto armado para 18 metros de vão, tipo.

114) Cátcuto do refôrço para viga metálica.

115) Desenho e cálcuto de viga de concreto para 12 metros de vão, tipo.

116) Cálculo do refôrço para a viga metálica de 9,m85 de vão.

117) Desenho de viga de concreto para 11 metros de vão, tipo.

118) Cópia de viga de concreto armado para 6 metros de vão, tipo.

119) Desenho de quadro de receita de Estação.

120) Desenho de viga de 15 metros, tipo.

121) Alteração de orçamento de diversas vigas-tipo.

122) Orçamento de fôrno para distilação de madeira — Orçamento Cr $5.190,10.

123) Cálcuto de refôrço para viga metalálica, vão de 9,m85.

124) Desenhos de 3 gráficos para a Contabilidade.

125) Novo desenho dos tipos de trilhos em uso na R. M. V.

126) Cálculo de uma viga de concreto armado para 5 metros de vão, bitola de 1,00.

127) Cópia de viga de concreto para 9 metros de vão.

128) Cópia de viga de concreto para vão de 12 metros.

129) Desenho de gráficos para as Residências — Empedramento.

130) Cálculo de refôrço de viga metálica de alma-cheia de ... 7,50 de vão.

131) Relação das linhas da R. M. V. para atender ao pedido do Ministério da Viação.

132) Desenho de viga de 4 metros de vão; Bitola de 1,00 — TB-20.

133) Desenho de guaritas para dormitórios e pessoal.

134) Desenho dos escaninhos — Início do quadro receptor e custeio das Estações de 1940 a 1942.

135) Cálculo de composição de peça para concreto de 350 quilos por m.3.

136) Cópia de viga de concreto armado para 8 metros de vão — Bitola de 0,76.

137) Cálculo de viga de concreto armado de 8 metros de vão — Bitola de 0,76.

138) Cálculo do refôrço metálico para viga de 8,70.

139) Cópia de viga de 10 metros de vão, tipo.

140) Desenho de contraventamento de viga de 4 metros de vão.

141) Cópia de diversas vigas de concreto armado, tipo.

142) Cópia de diagramas para viga de 5 metros de vão.

143) Cópia de diagramas para viga de 4 metros de vão.

144) Cópia de embarcadouro de suínos.

145) Desenhos de talas para trilhos tipo R.M.V.

146) Desenhos da viga de 3 metros de vão — Bitola de 0,76.

147) Desenho de viga de 2 metros de vão — Bitola de 0,76.

148) Cópia do diagrama para viga de 3 metros.

149) Diversos desenhos para o Departamento de Transporte e Secretaria.

150) Organização dos dados técnicos da Estação da Rêde.

151) Revisão de dados estatísticos para o D.N.E.F. no ano de 1943.

152) Composição de preços para os orçamentos da ligação de Barra Mansa a Volta Redonda.

153) Revisão de tabela de preços de orçamento.

154) Organização de materiais para o Pôsto Telegráfico — Tipo C.

155) Organização de listas de materiais para construções de grupos de casas de turma-tipo.

156) Desenho de gráfico para 3.ª Residência.

157) Modificação de preços no orçamento de caixa sedimentar, tipo.

158) Desenho de levantamento de vigas metálicas à Secretaria da Viação.

159) Organização de todos os processos saldos, com cópias de desenhos e orçamentos.

160) Continuação do arquivamento de desenhos novos e velhos, estando bem adiantado o prosseguimento do fichamento.

161) Organização de dados técnicos para o Coordenador da Mobilização Econômica, contendo os seguintes desenhos: perfis das linhas de Angra dos Reis a Goiandira, de Divinópolis a Belo Horizon-

te, do Ramal de Lavras, do trecho de Pouso Alegre a Sapucaí e do Ramal de Campanha.

162) Organização de quadros com as extensões das linhas e desvios e emprêgo de dormentes, para o D. N. E. F.

LEVANTAMENTOS E OUTROS SERVIÇOS EXTERNOS

163) Foram levantados e desenhados os pátios das seguintes Estações:

LINHA DE ANGRA DOS REIS A GOIANDIRA

Km. 603 — Pátio da Estação de Garças (verificação).

Km. 606 — Pátio da Estação de Pôrto Real.

164) — Pátio da Estação de Bom Despacho — Km. 967 — Linha de Azurita a Barra do Funchal.

165) Levantamento para estudo do novo túnel n.° 13 em Alto da Serra — Km. 34 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

166) Levantamento da Estação de São João del-Rei. — Km. 99 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

167) Exploração do trecho de Barra Mansa a Volta Redonda para estudo de uma linha para a Cia. Siderúrgica Nacional — Km. 107 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

168) Levantamento para estudo de um desvio para a Metalúrgica Barbará S. A. em Barra Mansa — Km. 107 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

169) Levantamento para estudo da Vila Operária de Rutilo — Km. 202 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

170) Levantamento para estudo de obras — Kms. 229, 234 e 235 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

171) Levantamento para estudo de um desvio para a Empreza Matarazzo — Km. 393 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

172) Levantamento para estudo de desvio da Cerâmica Santa Maria — Km.458 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

173) Levantamento da ponte para estudo de encontro — Km. 584 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

174) Levantamento para estudo da pedreira de Catiara — Km. 840 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

175) Levantamento para estudo de pedreira — Km. 1.016 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

176) Desenho do levantamento para estudo de pedreira — Km. 1.017 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

177) Levantamento para estudo da Parada Douradoquara — Km. 1.033 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

178) Locação do Triângulo de Goiandira — Km. 1.126 — Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

179) Levantamento da Ponte do Km. 581 para estudo de reconstrução de um encontro — Km. 581 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

180) Levantamento para novo estudo de abastecimento dágua em Garças — Km. 603 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

181) Levantamento para estudo de uma travessia de gado próximo a Estação de A. Lacerda — Km. 706 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

182) Novo levantamento para estudo do abrigo para locomotivas em Divinópolis — Km. 745 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

183) Levantamento para estudo do desvio para a Cia. Mineira Siderúrgica em Divinópolis — Km. 715 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

184) Levantamento de detalhes da Ponte sôbre o Rio Itapecerica em Divinópolis — Km. 715 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

185) Levantamento dos terrenos da Estrada no pátio de Juatuba — Km. 840 — Linha de Garças a Belo Horizonte

186) Levantamento de uma Fazenda em aquisição pela Estrada (plantação de eucaliptos) — Km. 852 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

187) Locação de um embarcadouro de gado no pátio da Estação de Betim — Km. 863 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

188) Levantamento da valeta do Abrigo de Carros em Belo Horizonte — Km. 901 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

189) Locação do desvio do Entreposto de Leite em Belo Horizonte — Km. 901 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

190) Levantamento para estudo de um cruzamento para o desvio do Entreposto de Belo Horizonte — Km. 901 — Linha de Garças a Belo Horizonte.

191) Levantamento para estudo de um bueiro — Km. 281 — Linha de Sítio a Barra do Paraopeba.

192) Levantamento para estudo de obras — Km. 283,280 — Linha de Sítio a Barra do Paraopeba.

193) Levantamento para estudo de um Pontilhão — Km. 288 — Linha de Sítio a Barra do Paraopeba.

194) Levantamento para estudo da Ponte em Fôlha Larga — Km. 294 — Linha de Sítio a Barra do Paraopeba.

195) Levantamento de um prédio do pátio de Velho da Táipa — Km. 509 — Linha de Sítio a Barra do Paraopeba.

196) Levantamento de terrenos da Estrada em Dores do Indaiá — Km. 1.037 — Linha de Azurita a Barra do Funchal.

197) Levantamento para projeto de um passeio junto ao prédio da Administração em Cruzeiro — Km. 0 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

198) .. ..

199) Levantamento para projeto de obra d'arte — Km. 13,200 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

200) Levantamento para estudo de uma travessia de gado próximo da estação de Pouso Alto — Km. 60 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

201) Levantamento para modificação de linha em Carmo — Km. 75 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

202) Levantamento para modificações de linha em São Lourenço — Km. 80 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

203) Levantamento de divisas da Estrada no pátio de São Lourenço — Km. 80 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

204) Levantamento para estudo de mudança de caixa sedimentar na Caixa Dágua — Km. 134 — Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

205) Levantamento para projeto de Ponte na Cia. de Mineração Níquel em Liberdade — Km. 130 — Linha de Soledade a Barra do Piraí.

206) Levantamento para estudo dos boeiros dos Kms. 218 e 217 em Leite de Sousa — Linha de Soledade a Barra do Piraí.

207) Levantamento para estudo de reconstrução de boeiro — Km. 265 — Linha de Soledade a Barra do Pirai. .

208) Levantamento de detalhes da Ponte Sôbre o Rio Piraí, para estudo de refôrço — Km. 286 — Linha de Soledade a Barra do Pirai.

209) Levantamento da Ponte para estudo de substituição de vigas — Km. 94 — Ramal de Lavras.

210) Levantamento para estudo de um boeiro — Km. 95 — Ramal de Lavras.

211) Levantamento do muro de fechamento da Estação de Alfenas — Km. 7 — Ramal de Machado.

212) Levantamento para estudo de água em Pouso Alegre — Km. 165 — Linha de Soledade a Sapucai.

213) Levantamento para estudo de água em Francisco Sá — Km. 209 — Linha de Soledade a Sapucai.

214) Novo Levantamento para estudo de abastecimento da

Caixa Dágua de Ouro Fino — Km. 225 — Linha de Soledade a Sapucaí.

215) Levantamento para estudo de um Pontilhão — Km. ... 315-16 — Ramal de Cláudio.

O SERVIÇO DO EXPEDIENTE DA AJUDÂNCIA TÉCNICA FOI O SEGUINTE:

Processos entrados	838
Processos despachados	654
Processos enviados ao D.N.E.F.	56
Cópias em papel ozalid	2.295
Desenhos fichados	385
Obras aprovadas e registradas	50
Escrituras registradas	8
Cartas escritas	431

O anexo n.° DV-1 é o resumo final dos trabalhos da Ajudância Técnica.

EXTENSÃO DAS LINHAS

A extensão total das Linhas da Rêde Mineira de Viação em ... 31-12-943 era de 3.998,824 Km., já computados os 26 Km. de linha arrancados no Ramal de Passa Três.

Em quadro anexo n.° DV-2, encontrareis a indicação detalhada da extensão das diversas Linhas da Estrada.

AJUDÂNCIA ADMINISTRATIVA

A Ajudância Administrativa continua sob a direção do Engenheiro VALDEMAR ALVES BAETA NEVES.

I — OBRAS E MELHORAMENTOS

A) *Construção de Postos Telegráficos, casas de turmas, novas Estações, armazéns, abrigo de carros e outros edifícios.*

I — Dormitório para o pessoal da Tração e Movimento em Angra dos Reis.

Prosseguiram os trabalhos da construção do Dormitório para o pessoal da Tração e Movimento, em Angra dos Reis.

Êsse serviço não ficou ainda concluído no corrente ano.

2 — Aumento da Estação de Carlos Euler

Devidamente aprovada pela Portaria n.° 1.063, de 28-12-942, foi iniciada, em 28-12-943 o aumento da Estação de Carlos Euler.

Êsse serviço está orçado em Cr $25.605,90.

Prosseguem os trabalhos de 1944 .

3 — Abrigo para a Carpintaria e Ferraria da 4.ª Residência

Ficou concluída em 31 de março do corrente ano a construção do Abrigo para Carpintaria e Ferraria da 4.ª Residência.

4 — Grupo de casas de turma no Km. 735,100 da Linha Tronco 4.ª Residência.

Prosseguiram os trabalhos da construção do grupo de casas de turma do Km. 735,100 da Linha Tronco.

Essa obra, cujo orçamento importa em Cr $60.487,10, foi aprovada pela Portaria n.° 703, de 22-12-941 e iniciada em 2-12-942. Os serviços ficaram paralizados de abril em diante, por falta de material.

5 — Casa para abrigo de troli

Foi construída uma pequena casa para abrigo de troli da turma n.° 117 — Km. 898,906 da Linha Tronco.

Êsse serviço foi iniciado em janeiro e concluído em fevereiro.

6 — Remodelação da Estação de Patrocínio

Prosseguiram normalmente os trabalhos da remodelação da Estação de Patrocínio.

Não ficou concluída.

7 — Abrigo de Carros em Três Corações

Em 1943 prosseguiram os trabalhos da construção do abrigo de carros no pátio de Três Corações.

Conforme declarei no Relatório anterior, essa obra foi inicia-

da em outubro de 1942 e aprovada pela Portaria n.° 426, de . . . . 9|6|42.

O orçamento aprovado é de Cr $69.914,10.

Continua em 1944.

8 — Estação de Alfenas

A Estação de Alfenas é invadida à hora dos trens por grande número de desocupados que perturbam o movimento de embarque e desembarque de passageiros. Por essa razão e atendendo a que a reforma geral levada a efeito naquela Estação comporta êsse serviço que, além de mais, proporcionará renda à Estrada, com a venda de ingressos, foi projetado o fechamento da mesma.

O orçamento aprovado pela Portaria n.° 27, de 11|1|44, importa em Cr $9.486,90.

Êsse serviço foi iniciado em janeiro do corrente ano, não tendo ainda ficado concluido.

9 — Depósito de Locomotivas em Divinópolis

Prosseguimos em 1943 com os serviços da construção do Depósito de Locomotivas em Divinópolis, que foi iniciada em julho de 1940.

Essa obra não ficou ainda concluida e seu orçamento na importância de Cr $337.467,10 foi aprovado pelo Decreto n.° 6.582, de 9-12-40.

10 — Estação de Brumado

Em 1943 tiveram andamento os trabalhos de construção da Estação de Brumado que, conforme ficou dito no Relatório anterior, foi iniciada em junho de 1942, sendo aprovado o orçamento de .... Cr $22.091,80 pelo Decreto n.° 7.274, de 2|5|41.

11 — Edificio da Administração em Belo Horizonte

Ao ser aumentado em altura o 2.° pavimento do prédio da Administração, nesta Capital, o acesso que era pelo interior foi modificado para um passadiço descoberto.

Dai verificou-se o grande inconveniente de ficar sempre molhada nos dias de chuva essa passagem e, em consequência, trazer lama para as salas do Serviço de Reclamações, Escritório Central e Ajudância Técnica do Departamento da Linha.

Assim sendo, foi projetada a cobertura dêsse passadiço, em cimento armado, cujo orçamento foi aprovado pela Portaria n.° 501, de 18-5-43, e importou em Cr $2.229,70.

Os serviços foram iniciados em outubro de 1943.

As características dessa obra são:

Cobertura com lage de concreto armado com 8,15 (de comprimento) X 2,20 (de largura).

Lage de 0,06 de espessura com vigas de 0,63 (de altura) X 8,95 (de comprimento) X 0,25 (de espessura), com cimalha.

12 — *Estação de Belo Horizonte*

Em 23-1-43 ficou finalmente concluído o serviço do aumento da plataforma da Estação de Belo Horizonte, serviço êsse iniciado em 28-1-42 e aprovado pelo Decreto n.° 5.546, de 28|4|41.

O orçamento é de Cr $24.108,60.

B) — D E S V I O S

1) — Desvio particular para o Sr. Geraldo Osório Rodrigues, no Km. 169,911 da Linha Tronco

Aprovada em 7|10|42 foi, em Dezembro do último ano, iniciada a construção de um desvio morto no Km. 169,911 da linha Tronco.

Êsse desvio que tem o comprimento de 155,00 m., foi orçado em Cr $11.531,50 e ficou concluído em 19|4|43.

2 — *Desvio morto, particular, no pátio da Estação de Santa Maria, solicitado pelos Srs. Irmãos Gambogi & Cia.*

Pela firma Irmãos Gambogi, proprietários da Cerâmica Santa Maria, foi solicitada a construção de um desvio no Km. ... 457,980 da Linha Tronco, com 68 metros de comprimento.

Submetida á aprovação do D. N. E. F., foi o orçamento dessa obra aprovado em 24|7|42.

Essa obra, cujo orçamento importa em Cr$ 7.035,70, foi iniciada em novembro do corrente ano.

Não ficou concluida.

3 — *Desvio do km. 606 da Linha Tronco.*

Em junho do corrente ano foi iniciado e concluído o aumento do desvio morto do km. 606, da Linha Tronco, numa extensão de

40 metros. Assim, esse desvio ficou agora com o comprimento total de 180 metros.

Essa obra foi aprovada pela portaria n.º 627, de 1|7|43, e seu orçamento importou em Cr$ 11.337,10.

O aumento desse desvio foi necessário para atender à intensificação do transporte do minério crômo, afim de suprir as necessidades atuais do País.

4 — *Desvio da estação de Salto — Ramal de Lavras.*

A pedido do Departamento de Transportes para atender as necessidades do tráfego foi, com a necessária autorização da Diretoria, projetado o aumento do desvio da estação de Salto, no km. 32,665, do Ramal de Lavras.

A extensão desse aumento é de 50 metros, cujo orçamento importa em Cr$ 2.319,10, e foi aprovado pela portaria n.º 435, de 5|5|43.

A extensão útil desse desvio é de 175 metros, inclusive o aumento.

Esse serviço foi iniciado e concluido em agosto do corrente ano.

5 — *Desvio misto para a Usina Central do Leite, em Belo Horizonte.*

Prosseguiram os trabalhos da construção do desvio no km. 901 da Linha de Garças a Belo Horizonte, para a Usina Central do Leite, nesta Capital, com a extensão de 201,50 metros.

Havendo a Secretaria da Agricultura instalado em Belo Horizonte, um Entrepôsto para o serviço de distribuição de leite, foi, pelo sr. Secretário da Viação solicitada a construção de um desvio misto, afim de alí facilitar o recebimento do leite do interior e o retorno do vasilhame necessário ao seu transporte.

O orçamento dêsse serviço importa em Cr$ 52.690,40, e deve correr à conta do Govêrno do Estado — Secretaria de Viação e Obras Públicas.

Não ficou concluída.

6 — *Desvio para a balança de pesar carros em Belo Horizonte.*

Em outubro de 1943 foi iniciada e concluída a construção de um aumento do desvio da balança de pesar carros do pátio da estação de Belo Horizonte, com a extensão de 60,00 ms.

7 — *Desvio vivo no pátio de Belo Horizonte.*

Com a extensão de 346,00 ms. foi em março de 1943, iniciada a construção de um desvio vivo no pátio da estação de Belo Horizonte.

Não ficou concluído.

8 — *Desvio no km. 900,060, da Linha de Garças a Belo Horizonte.*

No pátio do abrigo de carros, em Belo Horizonte, foi construído um desvio vivo com a extensão de 87,00 ms.

Esse serviço foi iniciado e concluído em outubro de 1943.

9 — *Desvio no pátio de Belo Horizonte.*

Com o comprimento de 35 metros, foi iniciada e concluída em outubro de 1943, a construção de um desvio no pátio da estação de Belo Horizonte — km. 901 da Linha de Garças a Belo Horizonte.

C) CONSTRUÇÃO, RECONSTRUÇÃO E MELHORAMENTOS DE OBRAS D'ARTE — PONTES, PONTILHÕES, BUEIROS, MUROS DE ARRIMO, MATA-BURROS, ETC.

1 — *Bueiro capeado no km. 145,200, da Linha-Tronco.*

Em fevereiro foi iniciada e concluída a reconstrução parcial do bueiro capeado de 0,80 x 1,80 no km. 145,200 da Linha de Angra dos Reis a Goiandira.

Ésse serviço tornou-se necessário porque, tendo se verificado estar um dos seus muros lateráis muito danificado, oferecia o mesmo grande perigo à circulação dos trens.

Essa obra não foi ainda aprovada, tendo sido, entretanto, enviados projeto e orçamento ao D. N. E. F.

O orçamento importa em Cr$ 10.494,90, e vai correr por conta do "Fundo de Melhoramentos".

2 — *Bueiro do km. 597,069, da Linha-Tronco.*

Pela portaria n.° 537, de 20|7|42, foi aprovada a construção de um bueiro capeado no km. 597,069, da Linha-Tronco, cujo orçamento importa em Cr$ 2.175,60.

Essa obra foi iniciada em junho de 1942 e concluída em 4|9|43.

3 — *Bueiro do km. 689,985, da Linha-Tronco.*

A portaria n.° 842, de 31|X|42, aprovou a construção de um bueiro capeado no km. 689,985, da Linha-Tronco.

Essa obra foi iniciada e concluída em dezembro e seu orçamento importa em Cr$ 8.223,60.

A obra em apreço é justificada por haver necessidade de ser substituído o bueiro provisório existente no local indicado.

4 — *Bueiro do km. 689,600, da Linha-Tronco.*

Tendo sido aprovada a construção de um bueiro capeado no km. 689,600, da Linha Tronco, pela portaria n.° 1.019, de 21-XII-42, foi, em julho do corrente ano, iniciado êsse serviço, cujo orçamento importa em Cr$ 8.937,40.

Em agôsto do mesmo ano ficou essa obra concluida.

A obra em aprêço é justificada por haver necessidade de ser substituido o bueiro provisório existente no local indicado.

5 — *Construção de 2 bueiros nos kms. 689,510 e 689,755, da Linha Tronco.*

Em maio foi iniciada a construção de 2 bueiros capeados; sendo um no km. 689,510 e outro no km. 689,755, da Linha Tronco.

A execução dessas obras foi aprovada pela portaria n.° 915, de 18—XI—42, tendo sido concluidas em maio e agôsto do corrente ano, respectivamente.

As obras em questão são justificadas por haver necessidade de serem substituidos os bueiros provisórios existentes nos locais indicados.

6 — *Bueiros dos kms. 717,888 e 718,010, da Linha-Tronco.*

Os bueiros acima citados eram capeados por meio de trilhos. Assim sendo, foi projetada a construção dos capeamentos de concreto armado, para aproveitamento dos trilhos, cujo orçamento importou em Cr$ 2.375,20.

Essas obras não foram ainda aprovadas, apesar de já ter-se enviado ao D. N. E. F. o expediente respectivo.

Foram iniciadas e concluidas em abril do corrente ano.

7 — *Bueiro do km. 217,950, da Linha da Barra.*

Tendo arriado o capeamento do bueiro triplo de 0,60 x 0,90, existente no km. 217,950, da Linha da Barra, foi necessario reconstrui-lo, dadas as condições locais da linha. Para isso foi projetado, em substituição, um bueiro duplo de tubos "VIBROR" de 1,50 de diâmetro, tendo em vista a rapidez de sua execução.

Essa obra foi orçada em Cr$ 153.370,70, e aprovada pela portaria n.° 990, de 30|8|43.

No corrente ano foi apenas providenciado o levantamento da fogueira de dormentes.

8 — *Bueiro do km.* 218,358, *da Linha da Barra.*

Com as últimas chuvas, rodou o aterro do km. 218,358, da Linha da Barra e sofreu grandes danos o bueiro existente no local, tornando-se necessária a construção de um novo, em substituição ao existente.

Assim sendo, foi projetado um bueiro de tubo "VIBROR" de 1,50 de diâmetro, cujo orçamento importou em Cr$ 37.687,60 e foi aprovado pela portaria n.° 798, de 9|8|43.

Essa obra, que é de caráter urgênte, foi iniciada em julho do corrente ano.

Prosseguem os trabalhos em 1944.

9 — *Bueiro do km.* 264,220, *da Linha da Barra.*

Em conseqüência das últimas chuvas, deu-se o abatimento do atêrro e do bueiro existentes no km. 264,220, numa extensão de 40 metros, havendo assim, necessidade urgênte de reconstruí-los, dadas as precárias condições locais das linhas.

Para maior facilidade e rapidez de execução, foi projetado, em substituição um bueiro de tubo "VIBROR", de 0,70 de diâmetro, cujo orçamento se eleva a Cr$ 27.092,40.

Como se tratasse de obra de caráter urgênte, foi a mesma iniciada em janeiro, independentemente de aprovação do D. N. E. F., tendo sido providenciado o levantamento da fogueira de dormentes.

Continúa em 1944.

10 — *Bueiro e valeta de* 0,80 x 1,00, *no km.* 13,097, *da Linha de Cruzeiro a Tuiutí.*

Prosseguiram em 1943 os trabalhos da construção de um bueiro aberto e valeta de 0,80 x 1,00, no km. 13,097, da Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

Essa obra foi projetada afim de conduzir para juzante as águas naquele local, que têm produzido grandes danos ao terreno junto ao leito da linha.

O orçamento importa em Cr$ 15.231,10 e foi aprovado pelo Decreto n.° 6.584, de 9|XII|40.

Acontece, porém, que em meiados de setembro caiu uma barreira com blocos de pedra sôbre o referido bueiro em construção, o qual ficou danificado em grande parte.

Esta Chefía, com a aprovação prévia dessa Diretoria, ordenou novo estudo da obra em questão, uma vez que o terreno do primitivo é movediço e sujeito a barreiras.

Continúa em 1944.

11 — *Bueiro do km.* 280,751, *da Linha de Sitio a Barra do Paraopeba.*

Devido ao forte aguaceiro que desmoronou o barranco e a valeta de alvenaría de descarga, caido em janeiro de 1943, foi necessário construir-se uma valeta de juzante para o bueiro capeado do km. 280,751, da Linha de Sitio a Barra do Paraopeba, afim de proteger o aterro, com as seguintes dimensões:

Valeta 17,10 x 0,90 x 1,00.

Escadaria 12,50 x 1,30 x 0,70.

Nessas condições, foi o referido serviço iniciado em 18|6|43 e concluido em 18|7|43.

O orçamento importou em Cr$ 4.699,00, tendo sido aprovado pela portaria n.° 720, de 1.°|X|42.

12 — *Bueiro "aberto" no km.* 899,934, *da Linha de Garças a Belo Horizonte.*

No abrigo de carros de Belo Horizonte foi necessário fazer-se uma modificação em um bueiro "aberto" ali existente, afim de permitir o prosseguimento da construção de um novo desvio, o qual está sendo reclamado pela exigência dos serviços de pátio da estação desta Capital.

A obra tem as seguintes dimensões: Comprimento 26,30 — Largura 0,60 e Altura 0,50. O orçamento importa em Cr$ 3.372,00, e foi aprovado pela portaria n.° 1.353, de 23|XI|.

Êsse serviço foi iniciado em 7|X|43 e terminado em 10|XII|43.

Foi também construida uma caixa de tijolos de 1,50 x 1,20 x 0,90, para ligação do esgôto.

MURO DE ARRIMO

1 — *Muro de arrimo no Km.* 282,392 *da Linha de Sitio a Barra do Paraopeba.*

Em conseqüência de uma infiltração que fez correr uma barreira ao pé do encontro do pontilhão do Km. 282,392 da Linha de

Sítio a Barra do Paraopeba, foi necessário construir-se no local, com tôda a urgência possível, um muro de arrimo, por haver o desmoronamento ameaçado o referido encontro.

Essa obra, por ser de caráter urgente, foi executada sem projeto, o qual está sendo organizado pela Ajudância Técnica dêste Departamento. Não obstante, solicitei prévia autorização da Diretoria para iniciá-la, conforme ofício n. 506|43, de 22|X|43.

O serviço em aprêço foi iniciado em agôsto e terminado em setembro de 1943.

Dou, a seguir, as dimensões da obra:

Comprimento — 24,30 m.

Espessura — 1,60 e 0,80 m.

Altura — 2,80 m.

2 — *Muro de arrimo no Km.* 735,350 *da Linha de Garças a Belo Horizonte.*

Ficou concluído, em fevereiro de 1943, o muro de arrimo que havia sido iniciado em outubro de 1942, conforme declarei no relatório anterior.

As dimensões dessa obra, são: 14,00 x 1,00 x 1,60.

A Rêde foi autorizada a executar esse serviço pela Portaria n. 1.000, de 14|XII|42.

O orçamento aprovado importou em Cr$ 12.499,70.

3 — *Muro de arrimo no Km.* 682,148 *da Linha de Garças a Belo Horizonte.*

Foi iniciado em abril e concluída em maio de 1943 a construção de um muro de arrimo na Pedreira de Santo Antônio do Monte.

Dimensões: — 4,00 x 5,00 x 1,00.

PONTES

1 — *Ponte de concreto armado do Km.* 99,794 *da Linha da Barra.*

Tiveram prosseguimento os trabalhos da construção da ponte de concreto armado do Km. 99,794 da Linha da Barra, cujo vão mede 14,85 m.

Essa obra foi iniciada em 14|6|41 e ficou concluída em 30|6|43. O seu orçamento é de Cr$ 32.760,60, o qual foi aprovado pela Portaria n. 6.181, de 28|8|40.

2 — *Ponte de concreto armado do Km. 212,744 da Linha da Barra.*

Em 1943 prosseguiram os serviços da construção de uma ponte de concreto armado, com 10,00 ms. de vão, no Km. 212,744 da Linha da Barra, cujo orçamento, na importancia de Cr$ 53.200,60, foi aprovado pelo Decreto n. 6.517, de 23|XI|40.

Essa obra foi iniciada em 4|8|40 e não ficou concluida no corrente ano.

3 — *Refôrço da ponte metálica, de 9,85 m. de vão, do Km.* 100,657 *da Linha da Barra.*

Tendo o Departamento de Transportes solicitado a substituição urgente das vigas de madeira existentes na ponte do Km. 100,657 da Linha da Barra, por outras de metal, para permitir a circulação de locomotivas mais pesadas e o conseqüente aumento de capacidade dos transportes naquele trecho, foi organizado o projeto desse serviço, cujo orçamento se elevou a Cr$ 13.935,00.

Essa obra não foi ainda aprovada, mas como é de caráter urgente, foi iniciada em junho do corrente ano, tendo sido apenas reparadas as respectivas mãos francesas.

Continua em 1944.

4 — *Ponte do Km.* 293,432 *da Linha de Sitio a Barra do Paraopeba, com* 38 *metros de vão.*

Não resistindo à forte pressão das águas, motivada pelas grandes cheias das últimas chuvas, desmoronou-se totalmente o pilar da ponte do Km. 293,432 da Linha de Sitio a Barra do Paraopeba, sendo necessário reconstrui-lo imediatamente.

Assim sendo, foi providenciado o projeto dessa obra, cujo orçamento importou em Cr$ 13.187,30 e foi aprovado pela Portaria n. 991, de 30|8|43.

O serviço teve início em julho de 1943, não tendo, entretanto, ficado concluído nesse ano.

5 — *Ponte do Km.* 152 *da Linha Tronco.*

Prosseguimos com os trabalhos do refôrço da ponte do Km. 152 da Linha Tronco. Esse serviço foi iniciado em dezembro de 1941 e concluído em abril de 1943.

PONTILHÕES

1 — *Pontilhão do Km.* 195,006 *da Linha Sapucaí.*

Tiveram prosseguimento os serviços de alargamento de encontro e vigas de concreto armado, de 5,00 de vão, do pontilhão do km. 195,006 da Linha Sapucaí.

Essa obra foi iniciada em março de 1941 e concluída em agôsto de 1943, tendo sido aprovada pelo decreto n.º 6.543, de 23|XI|40, cujo orçamento é de Cr$ 11.294,50.

Essa obra foi projetada e executada porque o pontilhão existente não tinha largura suficiente, de modo que o aterro ficava prejudicado e conseqüentemente o lastramento da linha.

As vigas existentes eram provisórias e feitas de trilhos sobrepostos.

MATA - BURROS

1 — *Mata-burros no km.* 347,581, *da Linha de Sítio a Barra do Paraopeba.*

A 12.ª Residência mandou construir, sem projeto, um mata-burros no km. 347,581, da Linha de Sítio a Barra do Paraopeba.

Esta Chefía vos deu ciência desse fato pelo proc.º n.º 609|44, tendo obtido a necessária ordem para organizar o respectivo orçamento que deverá ser imediatamente submetido à aprovação do D. N. E. F.

Essa obra foi iniciada e concluída em setembro de 1943, e tem as seguintes dimensões:

Comprimento	5,375 m.
Largura	2,00 m.
Altura	1,15 m.

EMBARCADOUROS

1 — *Embarcadouro para gado em Betim — km.* 862,668, *da Linha de Garças a Belo Horizonte.*

Afim de atender o pedido de diversos fazendeiros residentes nas proximidades de Betim, foi alí construído um embarcadouro para gado.

Essa obra, que foi aprovada pela Portaria n.º 26, de 11|1|44, foi iniciada em dezembro de 1943. Não ficou concluída. Suas características são:

1) Parte do patamar:

Comprimento	3,00
Largura	2,75
Altura	0,80

2) Parte em declive:

Comprimento	4,00
Largura	1,85
Altura	0,80

Curral de 9,10 x 7,70.

O comprimento total do desvio é de 99,m50.

O orçamento importou em Cr$ 6.124,60.

OUTRAS CONSTRUÇÕES

1 — *Passagem de nivel do km.* 597,676.

Pela portaria n.º 694, de 22|9|42, foi aprovada pelo D. N. E. F. a construção de uma passagem de nivel no km. 597,676, da Linha Tronco.

Essa obra, cujo orçamento importa em Cr$ 6.185,30, foi iniciada em novembro do corrente ano.

Não ficou ainda concluida.

Essa passagem foi construída afim de substituir a existente, de caráter provisório, que se achava em péssimo estado.

2 — *Diversas construções feitas na Pedreira de Santo Antônio do Monte.*

Construção de 3 cafúas para alojamento do pessoal.

Construção de um cômodo para escritório da Pedreira.

Construção de uma base para assentamento do britador.

3 — *Caixa dágua no km.* 682,148, *da Linha de Garças a Belo Horizonte.*

Para alimentação da Pedreira de Santo Antônio do Monte foi ali construida uma caixa dágua, com capacidade para 21.000 litros dágua.

Serviços realizados:

Construção de uma caixa dágua — Km. 682,148.
Escavação em terra, 4,00 x 4,00 x 0,90 x 0,70.

Alvenaria de pedra de 4,00 x 4,00 x 0,90 x 0,70 mais 4,00 x 4,00 x 0,60 x 0,60 com argamassa mista.

Essa obra foi iniciada em junho e terminada em setembro de 1943.

4 — *Diversas construções na Pedreira do km. 17, do Ramal de Machado.*

Construção de 20 casas e um barracão no km. 15, do Ramal de Machado, para alojamento do pessoal da Pedreira do km. 17.

D) — SUBSTITUIÇÃO DE TRILHOS

Não houve serviço.

E) — VARIANTES

1 — *Ligação das Linhas de Angra a Goiandira e Garças a Belo Horizonte, em Garças.*

Tiveram prosseguimento os trabalhos de construção da Variante de Garças.

Êsse serviço foi paralizado em maio do corrente ano, porque está sendo estudado novo projeto para o mesmo.

2 — *Modificação da Linha no km.* 894,234, *do Ramal de Uberaba.*

Em 29|5|43 ficou concluído o serviço da Variante do km. 895, do Ramal de Uberaba, serviço êsse orçado em Cr$ 58.160,70 e aprovado pelo decreto n.° 6.834, de 10|2|41.

F) — LASTRAMENTO DAS LINHAS COM PEDRA BRITADA E CASCALHO

1 — *Pedreiras.*

Em 1943 as Pedreiras da R. M. V. produziram 44.885 m3 de pedra britada, 6.200 m3 de pedra bruta, 60 m3 de pedra para alvenaria e 16 m3 de moinha de pedra.

PEDREIRAS	PRODUÇÃO		
	PEDRA		
	Britada m3	Bruta m3	Moinha m3
Km. 55 — 1.ª Residência.......	1.211	62	16
Km. 541 — 3.ª Residência	6.062	[illegible]	—
Km. 658 — 4.ª Residência................	4 381	1 119	—
Km. 170 — 6.ª Residência....	[illegible]	[illegible]	—
Km. 363 — 9.ª Residência..........	1 1[illegible]0	[illegible]	—
Km. 1 — 9.ª Residência................	11 812	2 6[illegible]	—
Km. 17 — 10.ª Residência............	5.616	[illegible]	—
Km. 682 — 11.ª Residência................	10.3[illegible]2	1.[illegible]	—
Km. 923 — 16.ª Residência................	2.[illegible]1	—	—
Km. 1042 — 16.ª Residência......	1.712	—	—
Total................	44.8[illegible]	6.[illegible]	16

Dispendeu-se com êsse serviço a importância total de Cr$ 934.415,80. O metro cúbico de pedra produzida saiu à razão de Cr$ 18,26, não estando computadas as despesas indiretas de produção, tais como: Contribuição para a Caixa de Aposentadoria e Pensões, acidentes do trabalho, etc.

2 — *Empedramento.*

No decorrer do ano de 1943 foram empedrados 31.519 metros de Linha.

As despêsas com êsse serviço importaram em Cr$ 1.132.753,40, segundo apurações feitas pela Contabilidade.

O volume médio de pedra empregada, por metro foi de 0,915 m3.

O preço médio da pedra empregada ficou em Cr$ 16,11.

A seguir dou uma demonstração do empedramento realizado nos últimos 5 anos:

ANO	EXTENSÃO DO LASTRAMENTO *M. Linear*
1939	95.627
1940	81.277

1941	92.871
1942..	63.222
1943	34.519

A extensão empregada por linhas, foi a seguinte:

	Metro Linear
Linha Tronco	5.790
Linha da Barra	170
Linha de Cruzeiro a Tuiuti	6.070
Linha de Garças a Belo Horizonte	10.368
Ramal de Uberaba	3.750
Ramal de Lavras	8.371
TOTAL	34.519

A seguir apresento-vos a relação das Residências em que foram realizados os serviços de empedramento pela ordem da intensidade dos trabalhos:

.. ..
.. ..

	Metro Linear
14.ª Residência — Linha de Garças a B. Horizonte .	10.368
9.ª Residência — Ramal de Lavras	8.371
10.ª Residência — Linha de Cruzeiro a Tuiuti	6.010
3.ª Residência — Linha Tronco	4.590
16ª Residência — Ramal de Uberaba	3.750
4.ª Residência — Linha Tronco	1.200
6.ª Residência — Linha da Barra	170
7.ª Residência — Linha de Cruzeiro a Tuiuti	60
TOTAL	34.519

3 — REFORMA DO EMPEDRAMENTO

Em 1943 foram reformados 16.910 metros de Linha, com pedra britada. ..

A seguir, está indicada a extensão reformada, por Linhas, no corrente ano:

	Metro Linear
Ramal de Campanha	8.947
Ramal de Lavras	3.393
Linha de Cruzeiro a Tuinti	3.070
Linha Tronco	1.380
Linha de Garças a Belo Horizonte	120
TOTAL	16.910

Pela intensidade dos serviços, apresento-vos, a seguir, a relação das Residências em que foi realizada a refroma do empedramento:

	Metro Linear
9.ª Residência	11 870
1.ª Residência	850
7.ª Residência	510
3.ª Residência	530
A Transportar	16.790

	Metro Linear
Transporte	16.790
14.ª Residência	120
TOTAL	16.910

G) — FECHAMENTO DAS LINHAS POR MEIO DE CÊRCAS

1 — *Construção de cêrcas.*

Não houve serviço dessa natureza, por absoluta falta de arame farpado.

2 — *Reconstrução de cêrcas.*

Não houve serviço dessa natureza, por absoluta falta de arame farpado.

3 — *Reparação de cêrcas.*

Em 1943 apenas foram reparados 3.735 metros de cêrcas.

II — SERVIÇO DE CONSERVAÇÃO EXTRAORDINARIA E AUXILIOS A OUTROS DEPARTAMENTOS

A) — *Conservação extraordinária de edifícios, etc.*

1 — Reparação da casa do Mestre de Linha da 2.ª Secção — 1.ª Residência — Km. 107,917 da Linha Tronco.

2 — Limpeza e mudança de uma parte do dormitório do pessoal da Tração, em Barra Mansa.

3 — Reparação do dormitório de guarda-freios, em Barra Mansa.

4 — Reparação da plataforma do armazém de baldeação da Estação de Barra Mansa.

5 — Reparação do grupo de casas da Turma 16 — Km. ... 106,995 da Linha Tronco.

6 — Reparação da casa do guarda-chaves da Estação de Augusto Pestana.

7 — Pintura da casa do Mestre de Linha de Quatis.

8 — Reparação do telhado do grupo de casas do Km. . . . . 26,228 da Linha Tronco (5.ª Turma).

9 — Modificação de um cômodo para alojamento de conferentes, na Estação de Vila Parado.

10 — Limpeza da Estação de Quatis.

11 — Reparação da casa do Escalador de Barra Mansa.

12 — Construção de 2 pequenos ranchos para guarda-chaves em Barra Mansa.

13 — Reparação da casa onde reside o auxiliar de escrita da 1.ª Residência — Km. 106,995 da Linha Tronco (Pátio de Barra Mansa).

14 — Reparação de um tanque da casa do Armazenista de Barra Mansa.

15 — Reparação da rede de esgôto das dependências da 1.ª Residência em Barra Mansa.

16 — Assentamento de um vaso sanitário na casa do Guarda-Chaves da Estação do Alto da Serra.

17 — Limpeza do grupo de casas de turma n. 15, Km. 106,114 da Linha Tronco.

18 — Limpeza da Casa do Chefe da Estação de Getulândia.

19 — Limpeza da Estação de Zelinda.

20 — Limpeza da Estação de Passa Vinte.

21 — Auxílio prestado no assentamento do piso de cimento no armazém da Estação de Ribeirão Vermelho.

22 — Reparação da casa do Guarda-Chaves da Estação de Patrocínio — Km. 900,098 da Linha Tronco.

23 — Reparação da casa do Agente de Patrocínio.

24 — Reparação da casa do Agente de S. Isabel — Km. 211,167 da Linha da Barra.

25 — Reparação da Estação de Carvalho.

26 — Reparação da Estação de Silviano Brandão.

27 — Reparação da Estação de Liberdade.

28 — Construção de 2 ranchos da turma n. 155 — Km. 230,240 da Linha da Barra.

29 — Construção de 3 ranchos na 160.ª turma — Km. 280,285 da Linha da Barra.

30 — Pintura da Estação de Paulo de Almeida.

31 — Reparação da casa do Guarda-Chaves de Conservatoria.

32 — Montagem de uma Guarita na Estação de Imbuseiro.

33 — Reparação da Estação de Bom Jardim.

34 — Reparação da casa do Guarda-Chaves de Serranos.

35 — Reparação da Estação de Serranos.

36 — Reparação de um fogão na Estação de Serranos.

37 — Assentamento de uma Guarita na Estação de Leite de Sousa.

38 — Reparação da casa do Bombeiro da 1.ª Residência — Km. 107,917 da Linha Troneo.

39 — Reparação da 1.ª casa da 195 turma — Km. 81 da Linha Sapucaí.

40 — Reparação da Estação de Itajubá — Km. 84 da Linha Sapucai.

41 — Reparação da 1.ª casa da 206 turma — Km. 44 do Ramal de Paraisópolis.

42 — Reparação da Estação de Rutilo — Km. 202,335 da Linha da Barra.

43 — Reparação das casas da 197 turma — Km. 96 da Linha Sapucaí.

44 — Reparação da Estação de Brazópolis.

45 — Reparação das casas da turma n. 201 — Ramal de Paraisópolis.

46 — Reparação da Estação de Piranguinho — Km. 96,940 da Linha Sapucaí.

47 — Reparação da Estação de Delfim Moreira — Km. 35 do Ramal de Delfim Moreira.

48 — Reparação da Estação de Dias — Km. 11 do Ramal de Paraisópolis.

49 — Reparação das casas da turma n. 272 — Km. 32,785 do Ramal de Machado.

50 — Reparação do grupo de casas da turma n. 271 — Km. 20,080 — Ramal de Machado.

51 — Reparação da casa da turma n. 265 — Km. 263,080 da Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

52 — Reparação da Estação de Gaspar Lopes.

53 — Reparação do grupo de casas da turma n. 268 — Km. 294,050 da Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

54 — Reparação do grupo de casas da turma n. 272 — Km. 32,785 — Ramal de Machado.

55 — Reparação da Estação de Machado — Km. 48,340 do Ramal de Machado.

56 — Reparação da casa do Agente do Pôsto do Km. 17 do Ramal de Machado.

57 — Reparação do grupo de casas da Turma 267 — Km. 284,740, da Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

58 — Reparação do telhado da Estação de Alfenas — Km. 7,758 do Ramal de Machado.

59 — Reparação do grupo de casas da Turma n. 270 — Km. 12,170 do Ramal de Machado.

60 — Reparação do prédio da 11.ª Residência em São João del-Rei.

61 — Reparação da casa do Feitor da 331 Turma — Km. 340,815 da Linha de Sitio a Barra do Paraopeba.

62 — Reparação do grupo de casas da Turma n. 353 — Km. 428 da Linha de Sítio a Barra do Paraopeba.

63 — Reparação ligeira do grupo de casas da Turma n. 434 da Linha de Azurita a Barra do Funchal.

64 — Reparação do grupo de casas da Turma n. 410 — Km. 850,944 da Linha de Azurita a Barra do Funchal.

65 — Substituição das telhas curvas por telhas planas no telhado da Estação de Álvaro da Silveira.

66 — Reparação ligeira do grupo de casas da Turma n. 431 — Km. 1.023,516 da Linha de Azurita a Barra do Funchal.

67 — Reparação da casa do Agente da Estação de Dores do Indaiá.

68 — Reparação geral da Estação de Água Suja.

69 — Reparação da Estação de Melo Viana.

70 — Reparação do grupo de casas da Turma n. 432 — Km. 1.030,195 — Linha de Azurita a Barra do Funchal.

71 — Reparação da Estação de Daniel de Carvalho.

72 — Reparação da casa do Guarda-Chaves da Estação de Daniel de Carvalho.

73 — Reparação da casa do Mestre de Linha da 46.ª Secção — Km. 1.036,324.

74 — Reparação da casa do Agente da Estação de Melo Viana.

75 — Reparação da casa do Guarda-Chaves da Estação de Melo Viana.

76 — Reparação da casa do Mestre de Linha da 41.ª Secção — Km. 850,007 da Linha de Azurita a Barra do Funchal.

77 — Reparação do armazém da 15.ª Residência — Km. 849,881 da Linha de Azurita a Barra do Funchal.

78 — Auxílio prestado na demolição da antiga Estação de Guardas.

79 — Reparação das janelas do prédio da Administração, em Belo Horizonte, onde funciona o Escritório do Movimento.

80 — Assentamento de 2 guaritas no pátio da Estação de Belo Horizonte.

81 — Reparação da casa da rua Santa Quitéria n. 220.

82 — Limpeza do teto e fôrro do Escritorio Central e Ajudância Técnica do Departamento da Linha.

83 — Reparação do calçamento do pátio da Estação de Belo Horizonte.

84 — Reparação do encanamento e fogão da Estação de Carlos Prates.

85 — Reparação de um quarto que serve de depósito da Turma de Artífices, no pátio dos Escritórios da Administração, em Belo Horizonte.

86 — Construção de ranchos para alojamento do pessoal do Serviço de Reflorestamento, em Pouso Alto.

87 — Modificação da instalação dágua e assentamento de 2 filtros nos Escritórios do Departamento da Locomoção.

88 — Substituição de um lavatório no Gabinete do Sr. Diretor.

89 — Reparação do prédio onde se acha instalado o Serviço Sanitário da Rede Mineira de Viação.

90 — Reparação das portas e janelas do cômodo onde está localizado o Arquivo do Serviço do Pessoal.

91 — Reparação do prédio da 1.ª Divisão.

92 — Reparação dos muros e paredes do prédio da Administração, em Belo Horizonte.

B) — *Conservação extraordinária de Obras de Arte — Caixas dágua, bueiros, pontilhões, etc.*

1 — Reparação de um bueiro no Km. 116,900 da Linha Tronco (conclusão).

Esse serviço foi iniciado em dezembro de 1942 e concluído em janeiro do corrente ano.

2 — Limpeza da bacia de compensação da reprêsa da usina de Carlos Euler.

3 — Reparação de um bueiro no pátio de Angra dos Reis — Km. 0 da Linha Tronco.

4 — Reparação dos gigantes existentes no muro de arrimo do Km. 19 da Linha Tronco.

5 — Reparação de um bueiro no Km. 3,680 da Linha Tronco.

6 — Reparação do bueiro do Km. 127, da Linha Tronco.

7 — Reparação de um bueiro no Km. 56, da Linha Tronco.

8 — Reparação do bueiro do Km. 3,595 da Linha Tronco.

9 — Reparação no bueiro do Km. 8.070 da Linha Tronco.

10 — Reparação do mata-burro do Km. 583,600 da Linha Tronco — 3.ª Residência.

11 — Reparação da ponte do Km. 583,914 da Linha Tronco — 3.ª Residência.

12 — Reparação do mata-burro do Km. 582,002 da Linha Tronco.

13 — Enrocamento de um cavalete da provisória do Km. 741 da Linha Tronco.

14 — Reparação de um bueiro no Km. 700,300 da Linha Tronco.

15 — Remodelação de um bureiro no Km. 900 — Pátio da Estação de Patrocínio.

16 — Reparação do bureiro do Km. 205,100 da Linha da Barra.

17 — Enrocamento do pontilhão do Km. 227,312 da Linha da Barra.

18 — Reparação dos muros do bureiro do Km. 283,445 da Linha da Barra.

19 — Reparação das mãos francesas da ponte do Km. 94.

20 — Levantamento da provisória do Km. 139,310 da Linha da Barra.

21 — Reparação do bureiro do Km. 147,880, da Linha da Barra.

22 — Reparação do bueiro do Km. 150,100 da Linha da Barra.

23 — Reparação do muro da Caixa Dágua do Km. 158 da Linha da Barra.

24 — Reparação das mãos francêsas da ponte do Km. .... 108,386 da Linha da Barra.

25 — Reparação do bueiro do Km. 56 da Linha Tronco.

26 — Reparação do bueiro do Km. 127 da Linha Tronco.

27 — Reparação do bureiro do Km. 75,100 da Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

28 — Reparação do pontilhão do Km. 95,950 da Linha Sapucaí.

29 — Reparação dos muros do Pátio da 8.ª Residência, em Itajubá.

30 — Reparação dos muros do Pátio do 7.º Depósito — Km. 84,700 da Linha Sapucal.

31 — Assentamento de colunas na Caixa Dágua do Km. 354 da Linha Tronco.

32 — Reparação do pontilhão do Km. 18,720 do Ramal de Machado (2,50 de vão).

33 — Reparação de 2 bueiros no Km. 265 da Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

34 — Reparação do pontilhão do Km. 317,990 da Linha de Sítio a Barra do Paraopeba.

35 — Reparação do bueiro do Km. 319,810 da Linha de Sítio a Barra do Paraopeba.

36 — Reparação do bueiro do Km. 318,713 da Linha de Sítio a Barra do Paraopeba.

37 — Reparação do embarcadouro de Carlos Prates — Km. 896,563 da Linha de Garças a Belo Horizonte.

38 — Reparação do encanamento da Caixa Dágua de Martins Guimarães — Km. 657,457 da Linha de Garças a Belo Horizonte.

39 — Reparação da ponte do Rio Lambari — Km. 912,746 da Linha de Azurita a Barra do Funchal.

40 — Reparação da Ponte do Km. 1.002,171 da Linha de Azurita a Barra do Funchal.

41 — Montagem de uma Caixa Dágua na Parada Bonifácio.

42 — Reparação de um muro de arrimo na Estação de Belo Horizonte.

43 — Reparação do prédio onde funciona a Contabilidade da Rêde Mineira de Viação. (Pintura de portas, janelas, paredes e forros).

44 — Reparação da rêde dágua do prédio onde funciona a Secção de Impressos, em Carlos Partes.

45 — Reparação do prédio onde antigamente funcionava a Oficina do Telégrafo, em Carlos Prates.

46 — Reparação do encanamento dágua do prédio da extinta Oficina de Iluminação, em Carlos Prates.

47 — Reparação do prédio onde funcionou a Oficina Gráfica, em Carlos Prates.

48 — Reparação da casa da rua Januária, n.º 165.

49 — Reparação da casa da rua Januária n.º 1[illegible]6.

50 — Reparação da casa da rua Januária n.º 174.

51 — Reparação da casa da rua Januária n.º 215.

52 — Construção de um pequeno abrigo para Oficina da Tur-

ma de Artifices dêste Departamento, no Pátio do prédio da Administração, em Belo Horizonte.

53 — Reparação do barracão onde funciona a Oficina de consêrtos de máquinas de escrever, em Belo Horizonte.

54 — Reconstrução das paredes do abrigo de carros situado no pátio da estação de Cargas de Belo Horizonte.

C) — Conservação extraordinária das Linhas

1 — Remoção de barreiras no km. 179, da Linha de Angra a Goiandira (1.ª Residência) 2.400 m3. de terra removida.

2 — Rebaixamento do leito do km. 1, da Linha Tronco. 460,000 m3. de terra removida.

3 — Inversão de 198 metros lineares de trilhos no km. 4, da Linha Tronco.

4 — Inversão de 231 metros de trilhos no desvio da estação de Vila Parado.

5 — Reforma de atêrro no km. 15, da Linha Tronco.

6 — Remoção de barreiras entre os kms. 180 e 186, da Linha Tronco (8.662 m3. de terra removida).

7 — Alargamento de cortes na Variante do km. 180 da Linha Tronco.

8 — Conservação do leito da Linha da 1.ª Residência.

9 — Rampamento de 5.834,00 m3. de cortes nos kms. 490 — 492 — 493 — 540 — 541 — 542 — 543 — 544 — 546 — 547 da Linha Tronco (3.ª Residência).

10 — Refôrço de atêrros nos kms. 542 — 543 — 544 — 545 — 546 — 592 da Linha Tronco (3.ª Residência) — 3.972,00 m3.

11 — Revisão geral da Linha entre os kms. 421,832 e 450,003 da Linha Tronco — 3.ª Residência.

12 — Remoção de barreiras nos kms. 480 — 482 — 540 e 544 da Linha Tronco — 3.ª Residência (1.740 m3. de terra removido).

13 — Levantamento de banquetas nos kms. 492 — 493 — 541 — 542 — 543 — 544 — 592 da Linha Tronco — 3.ª Residência.

14 — Limpeza do canal do Rio Pouso Alegre, para evitar que as águas atinjam o leito da Linha.

15 — Reparação do leito das Linhas do pátio da estação de Industrias, com saibro.

16 — Rampamento e alargamento de cortes nos kms. 799 e 780, da Linha Tronco — 4.ª Residência.

17 — Enrocamento da Linha no pátio da estação de Pratinha.

18 — Enrocamento da Linha no km. 670 da Linha Tronco.

19 — Enrocamento do leito no km. 690,400 da Linha Tronco.

20 — Enrocamento do leito no km. 765 — Linha Tronco.

21 — Enrocamento do bueiro, com pedra bruta, do km. 746, da Linha Tronco.

22 — Enrocamento de atêrro, com pedra bruta, no km. 723, da Linha Tronco.

23 — Enrocamento de atêrro, com pedra bruta, nos kms. 761 e 764 da Linha Tronco.

24 — Enrocamento de atêrro, com pedra bruta, no km. 718 da Linha Tronco.

25 — Enrocamento de um bueiro no km. 702.

26 — Enrocamento de um bueiro, com pedra bruta, no km. 700 da Linha Tronco.

27 — Enrocamento de atêrro no km. 691 da Linha Tronco.

28 — Enrocamento para proteção do pontilhão do km. 671 da Linha Tronco.

29 — Enrocamento para proteção da provisória do km. 675 da Linha Tronco.

30 — Enrocamento no km. 742 da Linha Tronco.

31 — Remoção de barreiras nos kms. 688 — 703 — 718 da Linha Tronco.

32 — Pregação de 400 metros de linha no km. 779 da Linha Tronco.

33 — Nivelamento da Linha nos kms. 723 ao 779 da Linha Tronco (1.050 metros).

34 — Capina da Linha no km. 695 ao 736 da Linha Tronco (6.992 metros).

35 — Limpeza de valetas nos kms. 695 ao 736 da Linha Tronco.

36 — Reparação do leito nas curvas dos kms. 712 — 713 — 714 e 740 da Linha Tronco.

37 — Linha descoberta no km. 779 da Linha Tronco (300 metros).

38 — Construção de banquêtas nos kms. 723 e 799 da Linha Tronco (800 metros).

39 — Supressão do Ramal de Passa Três.

Pelo decreto n.° 4.727, de 22|9|42, a Rêde foi autorizada a suprimir o tráfego no Ramal de Passa Três e retirar o material fixo existente.

Em 15|6|43 foi dado inicio ao serviço, o qual não ficou concluido no corrente ano, tendo sido arrancados 26 kms. de Linha.

40 — Desobstrução da Linha da Barra, nos seguintes pontos:

Linha da Barra:

Kms. 138,860 — 198,450 — 217,950 — 218,350 — 261,220 — 139,130 — 264,220 — 217,950 — 218,350 — 175,330.

Ramal de Passa Três:

Km. 4,150.

41 — Enrocamento do leito no km. 205,752 da Linha da Barra.

42 — Colocação de dormentes especiais na ponte do km. 211,010 da Linha da Barra.

43 — Enrocamento de atêrro no km. 71 da Linha de Cruzeiro a Tuiutí.

44 — Enrocamento de atêrro no km. 68 da Linha de Cruzeiro a Tuiutí.

45 — Alargamento e rampamento de cortes nos Kms. 31 — 32 — 33 — 36 — 43 — 44 — 45 — 46 — 49 e 56 do Ramal de Lavras. Terra removida — 7.184 m3.

46 — Assentamento de uma chave, usada, no triângulo da Estação de Cervo — Km. 56,280 do Ramal de Lavras.

47 — Alargamento e rampamento de cortes nos Kms. 168 e 170 da Linha de Cruzeiro a Tuiuti (195 m3 de terra removida).

48 — Limpeza de valas e valetas entre os Kms. 126 e 127 da Linha de Cruzeiro a Tuiuti (1.200 metros).

49 — Levantamento de banquetas no Km. 113 da Linha de Cruzeiro a Tuiuti (135 m3).

50 — Abertura de novas valas no Km. 126 da Linha Tronco (210 metros).

51 — Remoção de barreiras no Ramal de Lavras — Dos Kms. 0 ao 33. — Terra removida, 276 m3.

52 — Nivelamento de 1.270 metros de Linha no Km. 112 da Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

53 — Preparo do leito para melhoramento das Linhas no Km. 352 da Linha Tronco.

54 — Desviando o Rio Boa Vista para proteção das Linhas no Km. 305 da Linha de Sítio a Barra do Paraopeba.

55 — Enrocamento do leito nos Kms. 716 — 717 — 736 e 866 da Linha de Garças a Belo Horizonte.

56 — Conservação do leito — Linha capinada entre os Kms. 602 — 603 e 901 da Linha de Garças a Belo Horizonte (11.100 metros).

57 — Rampamento de cortes no Km. 676 da Linha de Garças a Belo Horizonte (60 m2).

58 — Nivelamento da Linha nos Kms. 602 — 603 — 604 — 897 e 901 da Linha de Garças a Belo Horizonte (5.784 metros).

59 — Reparação da chave n. 24, no pátio de Belo Horizonte.

60 — Remoção de barreira nos Kms. 604 — 670 e 900 da Linha de Garças a Belo Horizonte. (580 m3 de terra removida).

61 — Inversão de trilhos entre os Kms. 890 e 901 da Linha de Garças a Belo Horizonte. (450 metros de trilhos removidos).

62 — Reparação de 2 chaves no Km. 900,206 da Linha de Garças a Belo Horizonte.

63 — Enrocamento no Km. 826 da Linha de Garças a Belo Horizonte.

64 — Rebaixamento (200 metros) e deslocamento (110 metros) das Linhas no Km. 887 da Linha de Garças a Belo Horizonte.

65 — Reparação de aterros nos Kms. 619 e 621 da Linha de Garças a Belo Horizonte.

66 — Assentamento de um para-choque "tipo" no Km. 899,650 da Linha de Garças a Belo Horizonte.

67 — Assentamento de um para-choque "tipo" no Km. 900,620 da Linha de Garças a Belo Horizonte.

68 — Assentamento de 4 porteiras nos Kms. 938 e 939 da Linha de Azurita a Barra do Funchal.

69 — Desobstrução da Linha no Km. 1.067 da Linha de Azurita a Barra do Funchal.

70 — Conservação do leito — Linha capinada, 11.100 metros, entre os Kms. 602 e 901 da Linha de Garças a Belo Horizonte.

71 — Reparação do calçamento da rua Mauá.

D) — *TRENS DE SERVIÇO — LASTRO V. P.*

1 — Transportes efetuados pelo Lastro da 1.ª Residência, no corrente ano, nos serviços de remoção de barreiras e revisão geral da Linha entre Angra a Alto da Serra.

Material transportado:

Dormentes	n.	810
Areia	m3	8
Terra	"	9.111
Pedra para obra	"	55
Pedra britada	"	917

2 — Transportes efetuados pelo Lastro V. P. da 13.ª Residência, a saber:

Terra transportada	6.199 m3
Pedra transportada	516 "
Areia transportada	127 "
Cal transportada	4.000 Kg.
Tijolos transportados	6.716 n.

E) — *AUXILIO ENTRE REPARTIÇÕES*

Ao Departamento de Transportes

1 — Auxílio prestado no serviço da rede de esgôto da Estação de Joaquim Leite — Km. 139,103 da Linha Tronco.

2 — Auxílio prestado no serviço de carga e descarga de materiais da Residência.

3 — Auxílio prestado por um ajudante na Ferraria da 1.ª Residência.

4 — Auxílios prestados às Turmas de Conserva pelo pessoal da 1.ª Residência.

5 — Auxílio prestado no serviço de carga e descarga de carvão, em Angra dos Reis.

6 — Auxílio prestado na demolição de ranchos existentes na baixada de Angra dos Reis.

7 — Auxílio prestado por um artífice, na Carpintaria da 1.ª Residência.

8 — Auxílios prestados às Turmas, 259, 260, 262, 266 e 279 — Kms. 220,230 — 237,700 — 253 — 278,680 e 358,500 da Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

9 — Auxílio prestado ao Departamento de Transportes na adaptação do armazém de cargas no prédio onde antigamente funcionava a Oficina da Linha, em Carlos Prates.

10 — Empregado à disposição das Oficinas de consêrtos de máquinas de escrever (Departamento de Transportes).

11 — Confecção de 5 pranchetas para assentamento dos aparelhos telegráficos.

12 — Auxílio prestado à Estação de Belo Horizonte, na remoção de uma prancha de lixo do armazém de cargas, descarregando-a no Km. 887 da Linha de Garças a Belo Horizonte.

13 — Reparação de biombos e móveis no Escritório Central do Departamento de Transportes.

14 — Confecção de armários e prateleiras para os Escritórios do Departamento de Transportes.

Ao Departamento do Tráfego

1 — Reparação de biombos e assentamentos de vidros na Contadoria.

2 — Reparação de móveis e biombos pertencentes à Estatistica.

3 — Confecção de prateleiras para os serviços de Reclamações.

4 — Modificações dos biombos do Escritório dos Servços de Reclamações.

5 — Reparação de mesas e cadeiras para o Departamento do Tráfego..

SECÇÃO MILITAR

1 — Reparação de móveis.

Ao Departamento Financeiro

1 — Reparação de móveis e pintura de cofre pertencentes à Tesouraria.

2 — Fazendo mudança dos Arquivos dos Serviços de Pessoal (Secção de Contagem de Tempo).

3 — Confecção de prateleiras para o Serviço de Pessoal.

F) — SERVIÇOS DIVERSOS

1 — Confecção de estacas e piquetes para os estudos da Variante de Barra Mansa a Volta Redonda.

2 — Reparação de Ferramentas das Turmas da 3.ª Residência.

3 — Confecção de colunas metálicas de 1,20 de altura.

4 — Salvamento do Batelão n.° 1, naufragado nas proximidades do Pôrto do Ribeirão Vermelho, serviço iniciado em novembro, não tendo ficado ainda concluído neste ano de 1943.

5 — Sondagem do Batelão n.° 8, que se acha naufragado no Rio Grande — Km. 33.

6 — Confecção de 10 peças metálicas para reparação da ponte do Km. 56,900 da Linha Tronco, com 15 metros de vão.

7 — Confecção de 2 armários para a Turma de Pontes, com as seguintes dimensões:

1 de 1,80 x 2,20 x 0,70

1 de 1,80 x 0,70 x 0,30

8 — Confecção de 15 tarimbas para os carros que servem de alojamento ao pessoal, da Turma de Pontes.

9 — Confecção de 4 cavaletes metálicos de 3,00 m. de comprimento de 1,50 de altura, para andaime da Turma de Pontes.

10 — Confecção de 6 cavaletes metálicos de 2,60 x 0,85, para uso da Turma de Pontes.

11 — Confecção de 2 cavaletes metálicos de 1,00 x 0,70 para uso da Turma de Pontes.

12 — Pintura de 2 bate-estacas de 8,00 m. de altura por 3,00 m. de base.

13 — Construção de duas carretas para uso da Turma de Pontes.

14 — Pintura de 77 peças metálicas da Turma de Pontes.

15 — Reparação do vapor, n.º 3. Serviço iniciado em maio e concluido em julho, de 1943.

16 — Reparação do vapor n.º 5 — serviço iniciado em outubro de 1942 e concluído em fevereiro de 1943.

17 — Limpeza no Pátio da Estação de Belo Horizonte.

18 — Pintura de Miras para a Ajudância Técnica.

19 — Renovando o Arquivo do Departamento da Linha.

20 — Modificação dos biombos e adaptação do Escritório Central e Gabinetes dos Chefes, na sala onde funcionava o Serviço de Reclamações.

21 — Reparação de ferramentas da Turma de Artífices do Departamento da Linha.

22 — Enceramento das salas do Escritório Central do Departamento da Linha.

23 — Confecção de 3 armários para a Biblioteca e três fichários para o Escritório Central do Departamento da Linha.

24 — Carregamento de escadas de ferro que se acham depositadas nas antigas Oficinas de Carlos Prates, em 3 pranchas, as quais foram despachadas para as Oficinas de Divinópolis.

25 — Montagem de mostruários na Feira de Amostras.

III — SERVIÇOS À CONTA DE "CAPITAL"

A) — E L E T R I F I C A Ç Ã O

Durante o ano de 1943, os trabalhos para a Eletrificação da Linha de Angra, estiveram pràticamente paralisados, visto perdurarem as causas que impediram a compra do aparelhamento ainda necessário para as Subestações transformadoras e material completo para construção de usinas Hidroelétricas.

O Escritório de Barra Mansa, que se encontrava em sala alugada, foi transferido para a primeira Residência em 18 de agôsto. Tendo o Engenheiro Angelo Hermeto pedido demissão do cargo de Engenheiro-Auxiliar, em setembro passaram todos os serviços à jurisdição administrativa do Eng. da Primeira Residência. Essa providência articulou os poucos trabalhos em andamento por conta da Eletrificação, com os da conservação ordinária, permitindo apreciável economia; a despesa de pessoal, em Barra Mansa, de Cr $ ... 2.013,40 em setembro, passou a Cr $625,00 em outubro.

Os serviços da reduzida Turma de Construção de Linhas de Contacto e Transmissão, foram limitados a trabalhos de conservação das Linhas construidas. O ferreiro dessa Turma foi bem aproveitado no preparo de ferragens para as Linhas a serem construídas e que estão pràticamente completas.

Tiveram andamento as casas A e B destinadas a residências de operadores, junto à Subestação de Getulândia, que ficaram concluidas em novembro. Para a casa A, foram transferidos os materiais delicados destinados às Subestações e a casa B, foi entregue ao Apontador-Armazenista. Dêsse modo foi realizada pequena economia, na entrega ao proprietário de um edifício alugado para aquêles fins, continuando neste regime apenas o armazém onde estão perfeitamente resguardados os materiais destinados ás Linhas.

Na Subestação de Getulândia, foram realizados apenas trabalhos de conservação, como repintura de portas e armações metálicas. Essa Subestação depende de retificador, para poder funcionar e os esforços realizados para importação dêsse material infelizmente não foram bem sucedidos.

Em Euler, o segundo canal destinado ao aumento da potência instalada na usina ficou terminado, dependendo o seu funcionamento apenas de duas comportas já providenciadas pelo Departamento da Locomoção. Também teve andamento a casa B, junto à Usina, para residência de operadores.

Em janeiro o número total de funcionários e empregados contratados que entraram em fôlha de pagamento, foi de 25. Em dezembro êsse número havia caído a 17, por não terem sido preenchidas as vagas verificadas durante o ano. Dêsse número, pertence ao quadro normal, um auxiliar de escrita, ao quadro suplementar um guarda fios e um encarregado de obras; os restantes em número de quatorze, são todos contratados com os seguintes títulos: um apontador-armazenista, dois pedreiros, dois ferreiros, três cavouqueiros, três guarda-fios, um trabalhador, um aprendiz e um observador.

Um dos trabalhos que deve ter andamento para completar a Linha de Contacto até Angra, é o equipamento dos túneis existentes. Acontece, entretanto, que muitos dêles apresentam saliências de pedra ou estão em alguns pontos com alturas inferiores ás do gabarito para passagem das locomotivas elétricas, resultando disso dificuldades na instalação das Linhas de Contacto. Para que o serviço realizado sem interrupções do tráfego, sem grandes demoras e sem perigo de acidentes pessoais, necessário se torna o equipamento do trem de montagem de Linhas, com aparelhamento de ar comprimido e iluminação elétrica. Foram tomadas providências preliminares para que êsse serviço tenha andamento.

Dispomos do aparelhamento elétrico para a Subestação que vai ser instalada em Vila Parado, com falta do retificador e poucos accessórios, cedidos por empréstimo ao Departamento de Transportes, atendendo faltas do trecho eletrificado e em tráfego.

Para a Subestação de Jussaral, só dispomos de um transfor-

mador, adquirido como reserva, mas que poderá ser ali instalado até melhores dias para importação de materiais.

Aproveito o ensejo para vos fazer algumas apreciações sôbre providências que na minha opinião devem ser oportunamente tomadas para atender a um tráfego mais intenso nas Linhas eletrificadas e em eletrificação, ou seja de Angra dos Reis a Andradina e possível prolongamento até R. Vermelho.

O primordial problema é o do suprimento de energia elétrica. A construção da usina de Itutinga pela própria Rêde, pelo Estado ou por Emprêsa Particular, é a solução que considero magnífica; além de permitir um volumoso tráfego de Angra a Andradina, facilitará extraordinàriamente o prolongamento da tração elétrica até R. Vermelho, que pode ser realizado sem aumento de número de Locomotivas e com apreciável economia de combustíveis. Para evidenciar as vantagens econômicas dêsse prolongamento, basta que se considere que só as Locomotivas a vapor que servem ao trecho têm atualmente um valor muito superior às despesas que devem ser realizadas em Linhas de Contacto e de Transmissão e duas Subestações Transformadoras, despesas essas que, no momento, podem ser computadas em Cr $5.500.000,00.

Além dêsse trecho, poderá mais tarde a mesma usina suprir energia às Linhas de R. Vermelho a Garças, Lavras a Soledade, A. Botelho a Divinópolis, A. Mourão a Barbacena e ainda outros. Convem seja repetido que o alargamento da Bitola de 0,76m, não apresenta dificuldades especiais e pode ser realizado com extraordinária economia, desde que o trabalho seja realizado simultâneamente com a eletrificação.

A Usina de Itutinga, em que se deve instalar 24.000 kW de potência, continua sendo portanto a solução para o problema de suprimento de energia atual e a chave mestra de um vasto e magnífico programa de eletrificação extensiva e intensiva, de Linhas da Rêde.

Sob o ponto de vista da tração, as locomotivas existentes, que são cinco Vikers e oito Siemens, bastam para atender a um tráfego bem mais volumoso do que o atual, entre Angra a R. Vermelho. Para ser justificada essa afirmação é suficiente verificar-se que o percurso médio atual das mesmas, é da ordem de 140 Km. por dia, valor que sem grandes sacrifícios, pode ser triplicado.

Para um refôrço do material de tração, há recursos, que custam pouco dinheiro. Um dêles é a troca das engrenagens de duas locomotivas Vikers, as antigas 400 e 401, adquiridas para serviço de passageiros, que atualmente é feito por Locomotivas Siemens. Essa providência permitirá o aumento de 80 T. de trens na serra da Mantiqueira e equivale, portanto, a mais meia Locomotiva.

Outro recurso, é a construção de três carros motores aproveitando para isso dois truques Siemens e dois motores Vickers, sobressalentes. A prática tem demonstrado não ser necessário manter êsse material fora de serviço ativo, como reserva. Com êsses carros poderão ser rebocados os trens de passageiros entre Barra Mansa e R. Vermelho ou então os trens de lastro e conservação de Linhas, de qualquer modo liberando Locomotivas necessárias aos trens de carga.

Depois de esgolada a capacidade tratora das Locomotivas existentes e carros auto-motores assim construidos, será oportuna a compra de doze truques, cada um provido de dois motores de 75 kW e respectivo aparelhamento elètrico, para construção de seis novos auto-motores, que permitam um melhor serviço de passageiros em tôda a extensão prevista, ou seja de Angra a R. Vermelho.

Ainda uma sugestão que resultará em economia de combustível, è o aparelhamento de uma Locomotiva a vapor com aquecimento elètrico, para o serviço de manobras em Barra Mansa. Essa providència, muito simples, é bastante interessante sob o ponto de vista de potência tomada à Subestação de Glicério, pois os aquecedores poderão ser ligados automàticamente apenas nos periodos de folga, mesmo de curta duração; o calor armazenado no volume de água da caldeira, é mais do que suficiente para um trabalho durante os curtos periodos em que tôda a potência da Subestação estiver tomada pelos trens em circulação.

Sob o ponto de vista de suprimento de energia às Linhas de Contacto, convém seja relembrado que o refôrço da potência das Subestações de Rutilo, Andrelândia e Andradina é uma providência prevista no programa de eletrificação, tanto que os respectivos edifícios possuem cubiculos para transformadores e área suficiente para novos retificadores. Os estudos, entretanto, demonstraram que no caso de se tornar necessário o aumento de capacidade de transportes entre Pestana e Andradinha, a solução mais econômica e acertada sob todos os pontos de vista, é a instalação de Subestações Auxiliares, de funcionamento automático, nas Estações de Pestana, Arantes e F. Sales.

No trecho de Barra Mansa a Pestana, as providências que podem ser sugeridas para aumento de capacidade das Linhas são: a mudança da Subestação de Glicério para Zelinda, a construção da variante Glicério Quatis, a construção de desvio na ponte do Rio Preto e a instalação em Barra Mansa de uma Subestação automática, com retificador de mercúrio.

O trecho de Pestana à ponte do Rio Preto deve ser mantido em condições de nele ser oportunamente praticada a recuperação de energia e por isso a mudança de Glicério, para Zelinda na Subestação de comutadores, aparelhada para aquêle serviço.

A construção da variante pela margem do Paraiba, suprimindo a atual Linha entre Glicério e Quatis, com rampas superiores a 20 mm: m, é uma providência há muito tempo sugerida pelo Engenheiro Abraão Leite. Na época em que foi debatido o assunto, como talvez ainda hoje o movimento não justificava o sacrificio financeiro da construção. Em se tratando, porém, do aumento de capacidade de transportes, aquela solução é magnifica e oportuna, pois ela permitirá que sejam dobradas as lotações atualmente transportadas pelas Locomotivas entre o Km. 144,500 e Barra Mansa.

Para que os trens trafeguem também com pesos dobrados de Pestana ao Km. 144,500, basta que seja construido o desvio junto à ponte do Rio Preto, no Km. 149,200 e outro naquele ponto, desvios êsses aliás, previstos no primitivo plano de eletrificação de B. Mansa a Pestana. Essa providência permitirá que os trens sejam desdobrados no trecho referido, inferior a cinco quilômetros e assim, com o pequeno aumento de cêrca de vinte minutos no tempo total de viagens, as Locomotivas poderão conduzir 560 T. de Pestana a B. Mansa, sem sacrifícios e sem nenhum perigo.

A instalação em B. Mansa de uma Subestação automática, decorre da construção da variante e supressão da Subestação de Glicério, pois o centro de gravidade da energia tomada pelas Locomotivas entre Afra e Getulândia, se deslocará para as proximidades daquela cidade.

As providências antes sugeridas, além de permitirem aumento do número de trens em tôda a extensão e maior pêso rebocado enentre Pestana e Barra Mansa, trarão também apreciável diminuição no tempo de percurso e portanto melhor aproveitamento das Locomotivas existentes. Nada impedirá que o tempo total em viagem dos trens de carga entre Barra Mansa e Andradina seja de sete horas, desenvolvendo as Locomotivas a velocidade média de 26 Km: h, sendo as máximas de 35 Km: h entre Barra Bansa e Pestana e de 40 Km. : h entre Pestana e Andradina.

Dentro do programa delineado o único trabalho que no momento se poderá realizar, é o prolongamento das Linhas de Contacto de Andradina a Carrancas, cuja extensão é de 32,734 Km, e construção da correspondente Linha de Transmissão, cujo comprimento deverá ser da ordem de 23 Km. Funcionando a Linha da Transmissão como alimentador, os trens poderão circular naquele trecho com a Subestação de Andradina, não em condições tècnicamente perfeitas, mas realizando apreciável economia de combustíveis, durante pelo menos onze meses por ano. Levando em consideração parte de materiais já existentes, aquêle prolongamento exigirá empate de Capital inferior a Cr $900.000,00, produzindo econo-

mia anual superior a Cr $180.000,00, além de liberar pelo menos uma Locomotiva a vapor para outras Linhas.

Finalmente devo dar algumas notícias sôbre o importante assunto da eletrificação de B. Horizonte a Divinópolis e de Azurila a Pará de Minas.

Nos estudos preliminares realizados cheguei a conclusão do que o consumo específico de energia é inferior a 50 kW na alta tensão das Subestações, por Tkm de trabalho total ou seja na periferia das rodas das locomotivas.

Nas magníficas estatísticas do Departamento do Tráfego, encontra-se a indicação de que em 1942 a densidade dos transportes na Linha de Belo Horizonte a Divinópolis, foi de 669 182 Tkm: km de trabalho bruto ou seja no engate das máquinas a vapor. Admitindo-se composições de pêso médio de 200 T, rebocadas por Locomotivas elétricas de 16 T. de pêso, aquêle coeficiente deve ser aumentado de 23 % para ser determinado o trabalho total, o que resulta no novo índice de 820.000 Tkm : km. Assim para o consumo específico indicado, de 50 Wh : Tkm, a quantidade de energia será de 41. kWh por ano e Km de Linha e o total para extensão de 156 km, será de 6.396.000 kWh por ano, na alta tensão das Subestações Transformadoras.

Para o trecho de Azurila a Pará de Minas, pode ser admitido com pequeno êrro metade daquele coeficiente, ou sejam 20.500 kWh: km. Sendo a distância de 27 km, o consumo anual correspondente será de 553.500 kWh.

Verifica-se por êsses números que consumo total previsto é de 6.949.500, ou seja 7.000.000 de kWh.

As linhas referidas tem apresentado magníficos índices de progresso, nestes últimos anos. Devemos entretanto admitir que as causas atuais de aumento de transportes ferroviários, não sejam mantidas por muito tempo, voltando então as curvas de progresso a apresentarem as taxas razoáveis de épocas normais.

Admitiremos que o consumo de 7.000.000 kWh apresente em dez anos o aumento de 50 %, atingindo, portanto, 10.500 000 kWh e em vinte anos 14.000.000 kWh.

Quanto à potência, os estudos demonstram a conveniência econômica de serem instaladas imediatamente quatro Subestações Transformadores e oportunamente mais duas auxiliares. Cada uma deverá ter a potência nominal de 800 kW. Para o fator de diversidade muito bom de 50 %, a ponta máxima a ser produzida na Usina será de 1.600 kW.

Diante dêsses valores, parece-me não poderá haver dúvida alguma de que a quantidade de energia e a potência máxima de que a Rêde necessita para eletrificação das Linhas referidas, é uma parcela pequena, inferior a 10 % da potência que está sendo instalada e da capacidade energética da usina do Gafanhoto.

Pode acontecer entretanto que o Parque Industrial venha a necessitar de tôda a energia correspondente à potência permanente da Usina do Gafanhoto, antes de ultimada a construção da Usina de Itutinga ou de outra, pela Rêde, para atender à eletrificação de suas Linhas. Mesmo neste caso é possível a providência sugerida, sendo apenas instalada uma Usina Térmica de reserva ou fazendo trafegar as Locomotivas a vapor nos curtos períodos de estiagem em que isso se verificar, utilizando neste caso de Gafanhoto sòmente a energia residual, que sempre ali existirá em larga escala. Isso corresponde a uma reserva térmica, que já existe.

Admitindo-se que a Rêde venha a pagar a energia a preços superiores ao da Central, digamos a Cr $0,08 por kWh, os sete milhões referidos produzirão para o Estado a renda anual de Cr .... $560.000,00, que corresponde aos juros de 8 % sôbre o capital de Cr $7.000.000,00. Pode-se, portanto, considerar que o suprimento de energia à Rêde, diminue o custo da Usina do Gafanhoto da importância de Cr $7.000.000,00, sem nenhum prejuizo para o magnífico programa do Parque Industrial.

Entretanto, se houvesse necessidade de sacrifícios, êstes seriam fartamente justificáveis, pois não pode haver dúvidas sôbre as vantagens da eletrificação de Linhas tão importantes como as em causa.

Sob o ponto de vista técnico, nenhum argumento precisa ser aduzido; "tração elétrica", diz tudo.

Sob o ponto de vista econômico, são inúmeras as vantagens, tanto diretas como indiretas, tanto para a Rêde, como para a Capital do Estado e para as demais cidades servidas pelas linhas referidas. Uma delas, é a supressão do consumo de lenha, em grande escala, nas fornalhas das Locomotivas e proveniente de zonas que também abastecem Belo Horizonte daquele combustível, cada vez mais escasso. Outra, a possibilidade de melhor serviço de passageiros e de produtos da pequena lavoura, a baixas tarifas de transportes, em trens com paradas ameudadas na zona suburbana.

Sob o ponto de vista financeiro, as vantagens são decisivas; Trata-se do trecho de maior movimento da Rêde, em que o custo de lenha é dos mais elevados. As despesas a serem realizadas, serão folgadamente amortizadas em curtíssimo prazo, apenas com parte

das economias resultantes; só as Locomotivas a vapor liberadas para atenderem a outras Linhas em que há falta de material de tração, só elas possuem um valor que quase basta para cobrir todo o capital a ser empatado.

B) — CONSTRUÇÃO DE PATROCINIO A OUVIDOR

Apresento-vos, a seguir, os quadros estatísticos das despesas realizadas durante o ano de 1943, nos diversos trabalhos para a conclusão da Construção de Patrocínio a Ouvidor.

Em conta de capital, tiveram andamento os seguintes trabalhos:

Lastramento em terra, entre a ponte do Paranalba e Ouvidor, na extensão de 18 km. Êsse trabalho, que era urgênte, foi um pouco retardado em conseqüência de falta de trabalhadores. Os contratados para aí levados, abandonavam a estrada, por encontrarem melhor remuneração em serviços particulares. Ficou faltando pequena extensão, para ser completado o lastro referido.

Casa para moradia do Engenheiro Residente de Monte Carmelo. Ficou práticamente concluida, faltando apenas passeio e serviços complementares.

Casa para o guarda-chaves e Estação de Macaúbas. Tiveram andamento, sendo ativada a construção da casa, para ser logo utilizada pelo pessoal.

Duplicação da linha telegráfica. Foram pedidos os materiais, mas os trabalhos não tiveram prosseguimento, em virtude de falta de pessoal habilitado e dificuldades de alojamento.

Caixa dágua de Monte Carmelo. Essa caixa, cuja capacidade é de 25.000 litros e em concreto armado, foi iniciada, mas o serviço não foi intensificado por falta de cimento e madeira, mas também e principalmente por estar muito atrasado o serviço de abastecimento de água da cidade, que vai suprir a mesma.

Desvio de Monte Carmelo. O aumento de 600 ms. do desvio principal do pátio de M. Carmelo, era uma urgênte necessidade para facilitar as manobras e recomposição de trens. Êsse trabalho ficou concluido e os resultados obtidos foram bons. Cumpre-me entr tanto assinalar que a casa do guarda-chaves e antiga "garage" caram muito perto das linhas e estão sendo abaladas; parece-m dispensavel e urgênte a mudança dêsses edificios, afim de possiveis e graves acidentes.

Triângulo e desvio de Macaúbas. Ficaram concluidos.

Lastro de pedra, na ponte do Paranaíba. Êsse pequeno trabalho foi realizado com cuidados especiais.

Bueiros. Foram concluídos seis bueiros em tubos de concreto "VIBROR", de 70 cm. de diâmetro.

Por conta do fundo de melhoramentos, tiveram andamento os seguintes serviços:

Desvío do pátio de Goiandíra;

Bueiro capeado de 0,6 x 0,9 m. no km. 1.125,561.

Bueiro capeado de 0,7 x 1,0 m. no km. 963,601.

Bueiro aberto de 0,4 x 0,6 m. no km. 1.125,717.

Bueiro aberto de 1,0 x 1,0 m. no km. 1.125,598.

O acontecimento mais importante a ser registrado durante o ano, foi a ultimação do recebimento dos trabalhos, por parte do Govêrno Federal. Vai transcrito em ânexo, o têrmo lavrado pela comissão para êsse fim nomeada, e que tem a data de 13 de julho de 1943.

TÊRMO DE RECEBIMENTO DAS OBRAS DO TRECHO FERROVIÁRIO DE PATROCINIO A OUVIDOR, CONSTRUIDO PELA RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO

Aos treze dias do mês de julho do ano de mil novecentos e quarenta e três, no escritório do Departamento da Linha da Rêde Mineira de Viação, sito á rua Sapucaí, 383, em Belo Horizonte, Capital do Estado de Minas Gerais, reuniram-se os Engenheiro Nilo Miranda, Engenheiro classe "M", do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, representando o referido Departamento; Francisco Sanches, Engenheiro classe "B", da Rêde Mineira de Viação, Ajudante Técnico do Departamento da Linha da referida Estrada, e o Contador José de Castro, Chefe da Contabilidade da mesma Rêde, representando a mencionada ferrovia, para o fim especial de procederem á lavratura do presente têrmo de recebimento das obras construidas no trecho de Patrocínio a Ouvidor, pela Rêde Mineira de Viação, até 31 de dezembro de 1942, bem como dos materiais existentes no Almoxarifado da Construção, na data acima citada, de côrdo com o Aviso número 669, de 11 de março de 1942, do Exmo. Ministro da Viação e Obras Públicas, como abaixo se declara:

Em janeiro do corrente ano, no desempenho da comissão que ... cometida, em virtude do disposto no Aviso citado, percor... seus componentes o trecho em aprêço e fizeram o levanta... todas as obras construidas pela Rêde Mineira de Viação,

obras essas que vão relacionadas nos anexos números I a XI, e cujos tipos obedecem ás plantas que acompanham o presente têrmo.

Na mesma época a Comissão procedeu ao inventário de todos os materiais existentes em estoque no dia primeiro de janeiro de 1943, materiais êsses já incluidos em tomadas de contas pelas respectivas faturas de compra e que constam do anexo número XII.

A Comissão faz acompanhar o presente têrmo uma relação geral de todas as obras construidas no trecho de Patrocinio a Ouvidor, da qual constam os respectivos prêços de custo fornecidos pela Contabilidade da referida Estrada.

Nada mais havendo a tratar, lavrou-se o presente têrmo que vai assinado por todos os membros da Comissão.

Belo Horizonte, 13 de julho de 1943.

A) NILO MIRANDA, Engenheiro classe "M", Representante do Departamento Nacional de Estradas de Ferro.

A) FRANCISCO SANCHES, Ajudante Técnico da Linha, Representante da Rêde Mineira de Viação.

A) JOSÉ DE CASTRO, Chefe da Contabilidade, Representante da Rêde Mineira de Viação.

DESPESAS REALIZADAS NA CONSTRUÇÃO DA LINHA DE PATROCÍNIO A OUVIDOR DE 1931 A 1943

DISCRIMINAÇÃO	Despesas de 1931 a 1942	Despesas em 1943	TOTAIS
	Cr $	Cr $	Cr $
Administração	1.788.156,851	81 034,569	1.872.191,41
Linhas telegráficas e telefônicas	235.549,547	1.643,60	237.193,147
Viadutos, pontes, pontilhões e bueiros	2.844.170,167	7.819,24	2.851.989,407
Edifícios e dependências	1 533.735,65	68.210,897	1.601.946,547
Preparo do leito	10.876.523,445	11.508,30	10.888.031,745
Assentamento de dormentes, trilhos e aparelhos mudanças de via	2.283.849,269	42 281,89	2.326.134,159
Dormentes	1.120,658,80	15.129,12	1.135.787,92
Caixas d'água	68.330,608	3.655,011	71.981,619
Trens de serviço	290.959,966	6.032,43	296.992,396
Material aux. do tráfego	677.550,662	1.181,55	678.732,152
Trilhos e acessórios	13.559.314,067	338.234,45	13.897.548,517
Conservação ord. da via permanente	146.269,871	—	146.269.871
Cercas e muros divisórios	570.046,551	932,068	570.978,619
Máquinas para a via permanente	10.719,761	—	10.719,761
Estudos	590.206,998	—	590.206,998
Empedramento da linha	78.516,426	1.291,51	79 807,936
Acidente no trabalho	1.053,90	165,30	1.219,20
Aparelhos de engenharia	5 524,504	—	5.521,504
Transportes da R. M. V.	759.571,40	19.759,50	779.330,90
Transportes em outras estradas	50.944,10	—	50.944,10
Terrenos (escrituras)	827,00	—	827,00
Marcação e carregamento de dormentes	22.423,92	—	22.423,92
Passagens	50.617.884	—	50.647,884
Sinais fixos	9.214,885	—	9.214,885
Placas quilométricas	1.953,47	—	1.953,47
Muro de arrimo Paranaíba	90.940,70	—	90.940,70
Móveis e utensílios estações	62 470,36	—	62.470.36
Porteira tipo R. M. V.	365,00	—	365,00
Acidente pessoa extranha à estrada	2.053,40	—	2 053,40
Despesas não especificadas	59.508,27	—	59.508,27
Lastro com terra	—	25.963,22	25.963,22
1 SOMA	37.792.057,372	627.841,645	38.419.899,017

COMISSÃO DE REFLORESTAMENTO

A comissão, que é composta de um Engenheiro-Chefe e o Engenheiro-Agrônomo Auxiliar Alberto Rios, concluiu as plantações dos seminários de eucaliptos de Pouso Alto e Bom Retiro, iniciados no ano anterior.

A conservação desse eucaliptal, que pode já contar com cêrca de 60 mil árvores, das variedades de E. Saligna, E. Alba, E. Tereticornis, E. Citriodora, E. Robusta, etc., tem exigido uma atenta vigilância, especialmente nesses primeiros anos da plantação, ocasião em que a espécie silvícula cuidada, é muito perseguida pelas formigas "Saúva".

Foram extintos em Pouso Alto e Bom Retiro mais de cem formigueiros antigos, exigindo dispêndio de material e trabalho. Foi ainda necessário, sair fora dos terrenos da Estrada, um raio de 300 metros para destruir formigueiros de confrontantes, que causavam prejuízos constantes. Embora tôda a atenção tivemos prejuízos na uniformidade do maciço florestal, pela constante necessidade de replantas, das unidades destruidas, ou inutilizadas.

CUIDADOS CULTURAIS

Foram feitas no correr do ano duas capinas gerais, uma antes da estação chuvosa e outra depois, evitando-se o desenvolvimento de plantas prejudiciais ao crescimento das árvores.

Para melhor aproveitamento dos terrenos foi indispensável a construção de valas em lugares que a depressão ocasionava represamento de águas, e também aterros de pequeno vulto.

O terreno em Pouso Alto, esteve por muitos anos arrendado para um oleiro particular, e a área recebida para reflorestar, estava em más condições, podendo-se contar com uma parte transformada em grandes buracos, onde as águas extravazadas do Rio Verde, empoçavam durante o ano todo.

Logo que se instalou o Serviço de Reflorestamento, com o objetivo de aproveitar pequenas áreas da Estrada, escolhemos Pouso Alto como melhor ponto para a instalação de uma sementeira, com facilidades de transportes nos dois sentidos, isto é, para Bom Retiro e Carmo e ainda pequenos percursos.

Ali tínhamos área própria para a sementeira com abundância de água e algum recurso para os trabalhadores.

Esta sementeira já produziu mais de cento e cinquenta mil mudas, das quais foram selecionadas as de planta e replanta em Pouso Alto e Bom Retiro, além de se ter atendido a alguns pedidos particulares vizinhos e proprietários marginais da R. M. V. Con-

salientar que o serviço teve pedidos de mais de cem mil mudas, que não poderíamos atender sem prejuízo de nossos próprios serviços.

Desejo frisar que a seleção técnica de mudas, com escolha de exemplares, com raízes perfeitas e caulículos não bifurcados constituiu preocupação constante, de modo a serem transplantadas para caixas, elementos de excelente conformação fitológica.

A obtenção de caixas para transplante, foi conseguida com tábuas usadas de veículos desmontados nas oficinas da Estrada. Êsse serviço foi obtido com economia por esta razão, pois do contrário teríamos que adquirir madeira para êsse fim.

CONSTRUÇÕES

Em Pouso Alto e Bom Retiro foram construídos ranchos de sapé, e em cada uma das localidades uma pequena casa de tijolos para residência do encarregado de cada seminário, e para depósito de ferramentas, utensílios e materiais de uso corrente e diário. Em Pouso Alto foi construído um ripado de bambús e um cercado para canteiros, bem como uma caixa de cimento para recolher sobras de água da caixa de abastecimento a locomotivas. Além do ripado para reerguimento de mudas, foi também construída uma coberta de sapé, para fabrico de caixas e para enchimento das mesmas. Tudo foi feito o mais sòbriamente possível, atendendo a que não são peças de caráter permanente e sim sòmente durante o período de plantação e cêrca de três anos de desenvolvimento, após o que poderão as árvores ter um guarda para evitar fogo e cuidar que não sejam danificadas por malfeitores.

Em Carmo, onde estamos iniciando o plantio de cêrca de trinta mil mudas de eucaliptos, já se acham em vias de conclusão uma casa de tijolos e um rancho, destinados a empregados que zelarão pela conservação do novo seminário.

PESSOAL

Não temos ainda um quadro de pessoal, e os elementos que temos empregado no serviço, são trabalhadores inválidos dos serviços de pedreiras e empedramentos, ou acidentados em outros trabalhos e todos com índice de produção muito reduzidos, por essa razão, sempre que temos necessidade de trabalhos de maior vulto e rapidez, temos que contratar trabalhadores, por tempo determinado.

COMPRA DE ÁREAS

Para dar início ao plano de reflorestamento elaborado pelo Engenheiro-Chefe da Comissão, e aprovado pelo Exmo. Sr. Ministro

da Viação, foram visadas várias fazendas, não só pelo Engenheiro-Chefe, pessoalmente, como também pelo Agrônomo Auxiliar. Entre estas, podemos citar:

Pirequê — Visitada pelo Engenheiro-Chefe.

Maria da Fé (G. Federal) — Visitada pelo Engenheiro Chefe.

Belim (Damaso Brochado) — Visitada pelo Engenheiro-Chefe e Engenheiro-Agrônomo.

Azurita (Francisco Paula Rodrigues) — Visitada pelo Engenheiro-Chefe.

Angicos (Antônio Chaves) — Visitada pelo Engenheiro-Chefe.

Vianópolis (Fazenda de Lourival) — Visitada pelo Engenheiro-Chefe e Agrônomo.

Caixa dágua 847 (João de Deus) — Visitada pelo Engenheiro-Chefe.

Itauna — Visitada pelo Engenheiro-Agrônomo.

Nova Baden (G. Estado) — Visitada pelo Engenheiro-Agrônomo.

Carmo da Mata (G. Estado) — Visitada pelo Engenheiro-Agrônomo.

Colônia P. José Bento (Ouro Fino — G. Estado) — Visitada pelo Engenheiro-Agrônomo.

Betim (proximidades Colônia Santa Isabel) — Visitada pelo Engenheiro-Agrônomo.

Azurita (Cel. João Gonçalves de Sousa) — Visitada pelo Engenheiro-Agrônomo.

Sôbre todas estas fazendas foram apresentados relatorios detalhados.

Estão anexas duas fotografias dos seminários de Pouso Alto e uma de Bom Retiro.

DESPESAS

Foram as seguintes as despesas realizadas pelo Departamento da Linha no decorrer do ano de 1943:

HISTÓRICO	Pessoal	Material	Despesas Diversas	Total
	Cr $	Cr $	Cr $	Cr $
Chefia do Departamento......	39.800,00	1.296,20	3·073,30	44 169,50
Escritório Central............	77.354,80	13.459,50	90,10	90 904,40
Ajudância Técnica	237.702,60	9.390,30	30,00	247.122,90
Ajudância Administrativa	—	—	—	—
Serviço do Reflorestamento...	75.308,20	5.905,10	—	81.213,30
Residências..................	2.193.251,90	2.214.454,40	11.573,70	4.419.280,00
Serviços de Eletrificação......	111·610,90	8.280,70	6.973,80	126.865,40
Serviços de Construção	301.068,70	394.081,10	26.534,30	721.684,10
Soma...............	3.036.097,10	2.646.867,30	48.275,20	5.731.239,60

OBSERVAÇÕES:

A despesa feita com a Ajudância Administrativa está englobada no Serviço do Reflorestamento, pois o Engenheiro-Ajudante administrativo exerceu, tambem, as funções de Chefe do Serviço de Reflorestamento.

Eis ai, Sr. Dr. Diretor, as principais realizações do Departamento 'a Linha em 1943.

Ao terminar êste relatório, cumpro o dever de salientar o leal e valioso concurso de todo o pessoal dêste Departamento.

Belo Horizonte, 14 de julho de 1944.

Saudações.

Alves Baeta, Chefe do Departamento da Linha.

Quadro n.º D Y — 1

RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO — DEPARTAMENTO DA LINHA, AJUDANCIA TÉCNICA

Resumo dos trabalhos executados na ajudância técnica durante o ano de 1943

LOCAL	Edifícios e dependências — Trabalhos Orçados	Edifícios e dependências — Trabalhos Não orçados	Edifícios e dependências — Importâncias	Obras d'arte — Trabalhos Orçados	Obras d'arte — Trabalhos Não orçados	Obras d'arte — Importâncias	Linhas e desvio — Trabalhos Orçados	Linhas e desvio — Trabalhos Não orçado	Linhas e desvio — Importâncias	Diversos — Trabalhos Orçados	Diversos — Trabalhos Não orçados	Diversos — Importâncias	Levantamentos	Outros serviços	Totais — Trabalhos Orçados	Totais — Trabalhos Não orçados	Totais — Importâncias
			Cr $			Cr $			Cr $			Cr $					Cr $
Angra dos Reis a Goiandira	2	—	238 220,10	4	2	103 376,50	10	—	5.452.595,90	3	20	79.31[illegible]	21	14	19	22	5.873.480,30
Sítio a Barra do Paraopeba	—	—	—	3	1	41 336 30	—	—	—	—	5	—	5	5	3	6	41.336,3
Garças a Belo Horizonte	—	—	—	2	—	81.765 70	4	—	659.474,30	4	8	836.509,30	6	12	10	8	1.577.749,30
Azurita a Barra do Funchal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	5	1	—	3	—
Ramal de S. Pedro a Uberaba	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	40.674,90	3	—	1	—	40.674,90
Ramal de Arantes a Bom Jardim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ramal de G. Ferreira a Cláudio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—
Ramal de M. Campos a Pitangui	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
Cruzeiro a Tututi	2	—	101.218,80	—	—	—	2	3	172.097,91	3	6	24.877,50	12	8	7	9	298.144,20
Soledade a Sapucaí	—	—	—	1	—	7 495,40	—	—	—	3	4	89.723,30	3	3	4	4	97.218,70
Soledade a Barra do Piraí	—	—	—	5	—	247.530,50	—	—	—	—	1	—	3	4	5	1	247 540,60
Ramal de Campanha	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	11.685,50	—	—	1	1	11.685,50
Ramal de Lavras	—	—	—	1	—	4 981,90	—	—	—	—	—	—	2	2	1	—	4.984,90
Ramal de Tres Pontas	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ramal de Machado	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	46.658,00	3	1	2	—	46.658 00
Ramal de Delfim Moreira	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ramal de Paraisópolis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	1	—
Diversos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	52	5.190,10	—	—	1	52	5.190,10
TOTAIS	4	—	339.438,90	16	3	486.499,30	16	4	6 284.138,1	18	100	1.134.636,40	68	51	54	107	8 244.712,70

Belo Horizonte, 31 de maio de 1944. — a) Francisco Sanches, engenheiro ajudante técnico

ASSOCIAÇÕES

ASSOCIAÇÕES

Junto à Rêde, prestando relevantes serviços ao pessoal, funcionam as seguintes associações:

1 — Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários da Rêde Mineira de Viação.

2 — Cooperativa Mista dos Ferroviários da Rêde Mineira de Viação.

3 — Clube dos Ferroviários.

1) CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES

Patrimônio

O patrimônio da Caixa em 31 de dezembro de 1943 atingiu a Cr $36.278.143,10.

Receita e Despesa

Em 1943, a Receita foi de Cr $12.221.702,80 e a Despesa subiu a Cr $8.235.974,80.

Associados

Em 31 de dezembro de 1943, estavam registrados na Secretaria da Caixa:

Associados ativos	12.613
Aposentados	1.299
Pensionistas	3.538
TOTAL	17.450

Benefícios regulamentares

Aposentadorias	5
Pensões concedidas	136
Reversão de pensões	124
Funerais custeados pela Caixa	48
Pessoas atendidas pelos médicos em domicílio	19.853
Atendidas nos consultórios	40.273
Pequenas e grandes operações	847
Curativos	7.757
Viagens atendendo consultas	2.018
Inspeções para aposentadoria	201
Inspeções para admissão	1.052
Injeções	34.691
Atestados diversos	2.633
Vacinas	1.150
Exames de laboratório	1.732
Aplicações diversas	1.980
Internações hospitalares	257
Associados atendidos pelos enfermeiros .	31.621
Casas compradas para associados	1
Pecúlios pagos	4
Empréstimos a associados	1.725

— JUNTA ADMINISTRATIVA DA CAIXA —

Presidente — Dr. Helmar Araújo Moreira.

Membros:

José Pinto da Silva

Antônio Olinto Alves

Virgílio Bastos

José Lázaro Zeringota

Cícero de Carvalho

João Bento Alves Filho

COOPERATIVA MISTA DOS FERROVIÁRIOS DA REDE MINEIRA DE VIAÇÃO

Movimento Social

A Cooperativa Mista dos Ferroviários da Rede Mineira de Viação contava, em 31 de dezembro de 1943, com 11.071 [illegible] regularmente inscritos.

Capital

No último dia do ano, a conta "Capital" era de Cr . . . . $3.377.050,00, relativo a 67.541 quotas-partes subscritas, sendo o capital a realizar Cr $7.875,00.

Vendas

	Cr $
Vendas em 1942	11.115 176,40
Vendas em 1943	13.121 702,70

Lucros

Os lucros brutos, apurados no movimento do ano de 1943, foram Cr $2.815.340,30, e de Cr $312.953,70 os lucros líquidos.

Fundo de Reserva

O Fundo de Reserva elevou-se a Cr $2.091.265,70, em 1943.

Assistência Dentária

Os cinco Gabinetes dentários da Cooperativa, instalados em Belo Horizonte, funcionaram regularmente durante o ano, tendo ficado concluídos serviços no valor de Cr $178.831,00.

Bonificação sôbre as compras

A importância de Cr $187.773,70, que coube para a distribuição de lucros líquidos, representa a percentagem de 1,4 % sôbre o total das compras efetuadas pelos sócios, o que equivale a Cr . . . $14,00 por mil cruzeiros.

Farmácia

A Farmácia de Belo Horizonte realizou, durante o ano de 1943, vendas na quantia de Cr $189.512,30.

Caixa de Pecúlios

A Caixa de Pecúlios encerrou o ano de 1943, com 8.326 sócios inscritos. Foram pagos pecúlios no valor total de Cr ...... $705.289,10, contra Cr $652.336,10, em 1942.

Tipografia

Funcionou com tôda a regularidade, como nos anos anteriores, atendendo não só à confecção de impressos para uso da própria Cooperativa, como também às dos relatórios anuais e de trabalhos solicitados pelos sócios.

Imóveis

O valor dos imóveis da Cooperativa sobe a Cr $2.124.859,00.

Administração

Durante o ano de 1943, exerceu o cargo de Presidente da Cooperativa o Sr. José Lúcio da Silva.

CLUBE DOS FERROVIÁRIOS

Associados

No último dia do ano, o Clube contava com 2.025 sócios inscritos.

Situação Econômico-Financeira

O patrimônio do Clube, em 31 de dezembro de 1943, era de Cr $22.729,90, assim representado:

	Cr $
Em móveis e utensilios	2.830,00
Depósito em Banco	19.899,90
	22.729,90

Auxilio para funeral

Durante o ano, foram pagos 10 auxílios para funeral, aos herdeiros dos sócios falecidos, na importância de Cr$2.000,00.

Administração

Exerceu o cargo de Presidente do Clube o Dr. Adolfo de Oliveira Portela.

Composto e impresso na Imprensa
[illegible] do Estado de Minas Geraes
1940